



3 1761 06740090 3

Gneist, Rudolf von  
Sentence rendue a Berlin

K

G5717  
S4



# SENTENCE

rendue à Berlin, le 25 Février 1889,

PAR

Monsieur le Conseiller Intime

VON GNEIST,

Sur-Arbitre,

AU SUJET DES DIFFÉRENDS EXISTANT

ENTRE LE

*Gouvernement Impérial Ottoman*

ET LA

*Compagnie d'Exploitation*

*des Chemins de fer Orientaux.*




CONSTANTINOPLÉ

Imp. ARISTOVOULOS & C<sup>IE</sup>

---

1903.



Digitized by the Internet Archive  
in 2010 with funding from  
University of Ottawa

# SENTENCE

rendue à Berlin, le 25 Février 1889,

PAR

Monsieur le Conseiller Intime

VON GNEIST

Sur-Arbitre,

AU SUJET DES DIFFÉRENDIS EXISTANT

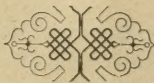
ENTRE LE

*Gouvernement Impérial Ottoman*

ET LA

*Compagnie d'Exploitation*

*des Chemins de fer Orientaux.*



CONSTANTINOPLÉ

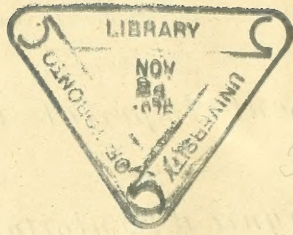
Imp. «Emboricon» (Commerciale) ARISTOVOULOS & C<sup>IE</sup>

Galata, Perchembè Bazar, 27 - 29.

1903.

SENTENCE

London & Berlin 1877 London 1893



K

65717

54

# SENTENCE ARBITRALE

RENDUE PAR LE SUR-ARBITRE DANS LE DIFFÉREND

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET LA COMPAGNIE D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

---

On m'a fait l'insigne honneur de me conférer le mandat de statuer sur les avis séparés des Arbitres nommés dans le différend susénoncé, savoir :

Messieurs HASSAN FEHMI PACHA et VAHAN EFFENDI, d'une part, et Messieurs J. BRUNET et V. JACOBS, anciens Ministres d'Etat, d'autre part,

— avis qui concernent les points sur lesquels l'accord n'a pu s'établir, après qu'un certain nombre d'autres points litigieux ont été heureusement réglés. En abordant cette tâche, je me suis tenu dans les limites tracées au Sur-Arbitre par l'Article 10 de l'Acte de Compromis qui stipule que :

• *Le Sur-Arbitre devra statuer dans le délai de deux mois, à partir de son acceptation, sur les Rapports des Arbitres contenant les questions au sujet desquelles l'accord n'a pu s'établir, accompagnés des conclusions et réponses des Parties et de toutes les pièces produites par celles-ci.*

• *Il pourra aussi inviter les Parties en contradictoire à lui fournir telles explications qu'il jugera nécessaires.*

• *Le Sur-Arbitre est dispensé de conférer avec les Arbitres, mais il*

*devra se ranger, dans tous les cas, à l'un des avis exprimés par les arbitres divisés ».*

L'Application de cet Article s'est heurtée à cette difficulté que, d'après les procès-verbaux du 7 et du 10 Juillet 1888 qui m'ont été communiqués, l'accord n'a pu s'établir entre Messieurs les Arbitres sur le choix d'un Sur-Arbitre. En conséquence, ce choix est revenu aux parties en cause elles-mêmes; le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie d'Exploitation représentée par M. le Baron Maurice de Hirsch, m'ont communiqué, par écrit, qu'ils me conféraient ce mandat de confiance, et je l'ai accepté d'autant plus volontiers qu'il importe, dans l'intérêt public, que ce différend soit enfin définitivement tranché.

Pour me faciliter la tâche, le Gouvernement Impérial Ottoman m'a remis un fascicule imprimé, contenant les six points restés en suspens, dans l'ordre suivant :

- A.—Fonds de garantie,
- B.—Loyer,
- C.—Résiliation,
- D.—Dommages de guerre,
- E.—Exercice 1887,
- F.—Intérêts.

Pour chaque point en litige, il y a :

- 1.) le procès-verbal constatant les avis séparés de Messieurs les Arbitres,
- 2.) l'avis de MM. Fehmi Pacha et Vahan Effendi,
- 3.) l'avis de MM. Brunet et Jacobs.

L'exactitude desdits documents imprimés n'est pas mise en doute par l'autre Partie. Elle ressort, du reste, de la comparaison des textes fournis d'autre part.

Le texte des anciens Contrats de 1869 m'a été remis en un fascicule imprimé (que je désignerai par la suite : « Imprimé I ») ; le texte des contrats de 1872, en un petit fascicule in 8° (« Imprimé II »). De part et d'autre, on en reconnaît l'authenticité.

Quoi qu'en ma qualité de Sur-Arbitre, je sois obligé de me baser sur les opinions développées par Messieurs les Arbitres respectifs, il me fallait, pour les comprendre, connaître les Conclusions et les Mé-



moires détaillés avec leurs Annexes, déposés par les deux Parties au Tribunal Arbitral et qui m'ont été également soumis ; je les désignerai, dans la suite, par les lettres et les chiffres romains : AI, AII, ... BI, BII, ... selon qu'ils proviennent du Gouvernement Impérial ou de la Compagnie d'Exploitation.

Il était désirable pour moi, dans cette affaire très compliquée, d'avoir des renseignements verbaux sur bien des détails et, sur ma prière, le Gouvernement Impérial a délégué à cette fin,

1.) M. Gabriel Effendi Noradounghian, conseiller légiste,

2.) M. Carl Gescher, conseiller légiste,

et la Compagnie d'Exploitation,

1.) M. Jules Dietz, avocat à Paris,

2.) M. Adolf Grosholz, directeur général de la Compagnie d'Exploitation,

lesquels délégués m'ont secondé d'une manière digne de reconnaissance.

Le Gouvernement Impérial a fait suivre les avis de MM. Brunet et Jacobs d'une série d'observations qui se trouvent imprimées dans le cahier sus-indiqué.

Dé même, de la part de la Compagnie, des « observations » m'ont été présentées en imprimés séparés, et sur le dernier point (F 2) en manuscrit.

C'est toujours en présence des délégués des deux Parties que tous les renseignements m'ont été fournis, et qu'il a été donné lecture des documents présentés.

De même, les imprimés ont été communiqués à toutes les deux Parties pour qu'elles en reconnaissent l'authenticité. Ainsi, dans les débats devant le Sur-Arbitre également, les principes d'une procédure contradictoire ont été scrupuleusement observés.

Il ne m'appartient pas de soumettre à une critique les Sentences Arbitrales bien motivées de jurisconsultes et d'hommes d'Etat aussi distingués. Mais, comme je suis appelé à me prononcer entre deux avis bien motivés, il me paraît être d'autant plus de mon devoir de développer en détail les motifs de ma décision, et, sans me départir du respect dû à mes prédécesseurs, d'entrer dans l'examen de leurs considérants.

Pour la même raison, il est nécessaire de faire précéder ma Sentence d'un historique succinct de l'affaire.

Ayant conscience de la grave responsabilité qui pèse sur moi et me souvenant du mot «erare humanum», j'ai fait usage, après avoir rédigé ma Sentence, de la faculté laissée à un Arbitre de demander confidentiellement le conseil de quelques amis jouissant d'une autorité dans les affaires de Banque et dans la magistrature, (le Directeur de la Reichsbank—Banque de l'Empire, — le Syndic de la Chambre de Commerce, le Président du Reichsgericht—Cour Suprême, — et les plus hautes autorités du Barreau). Par ces consultations j'ai été amené à amender et à compléter les considérants de ma Sentence sur deux points, mais elles ne m'ont pas obligés de changer ma décision quant au fond. C'est pourquoi, je puis assurer que ma Sentence ci-après est rendue en âme et conscience et après avoir pris les meilleurs conseils.



## EXPOSÉ HISTORIQUE.

---

Le point de départ de ces contestations compliquées, est l'année 1869. Par Contrat du 17 Avril 1869 et par Firman Impérial du 7 Octobre 1869, le Baron de Hirsch obtint, du Gouvernement Impérial Ottoman, une Concession comprenant aussi bien la construction que l'exploitation d'un grand réseau de chemin de fer dans la Turquie d'Europe. En même temps, le Baron de Hirsch traitait avec la Compagnie des chemins de fer Sud-Autrichiens pour un projet de convention d'après laquelle l'exploitation du réseau ottoman devait être donnée à bail à cette Compagnie pour toute la durée de la Concession. Le réseau alors projeté comprenait environ 2500 kilomètres dont la construction devait être achevée dans l'espace de 5 à 7 ans. Pour subvenir aux frais de construction, il était garanti aux concessionnaires :

1). une rente annuelle de 14,000 francs par kilomètre à fournir par un emprunt d'Etat et payable par le *Gouvernement Impérial* pendant toute la durée (99 ans) de la Concession ;

2). une rente locative de 8,000 frs. par an et par kilomètre, payable par la *Compagnie d'Exploitation* également pendant toute la durée de 99 ans de la Concession.

Il était, dès lors, garanti en tout au concessionnaire une rente de 22,000 frs. par kilomètre achevé. Pendant la durée intermédiaire de la construction, la rente de 22,000 francs était à sa charge et l'Etat était obligé seulement de fournir les terrains nécessaires pour la construction du chemin de fer contre paiement de 10,000 francs par kilomètre.

Comme, cependant, la Compagnie des chemins de fer Sud-Autrichiens ne croyait pouvoir fournir la rente de 8,000 frs. par kilomètre qu'à partir de la mise en exploitation de tout le réseau, il était convenu que jusqu'à l'achèvement du réseau entier, la rente kilométrique de 8,000 frs. serait supportée, non par la Compagnie, mais par le Gouvernement Impérial. A cette fin, il devait être formé un fonds auquel le Gouvernement s'obligeait à verser, en espèces, 4,000 frs. par semestre et par kilomètre et qui était destiné à s'accroître dans l'espace de 10 ans (c'est-à-dire pendant la période de construction et les trois années suivantes), pour

s'élever à 65 millions de francs environ. En conséquence, la rente à servir par l'Etat pendant cette période intermédiaire, s'élevait de 14,000 frs. à la somme de 22,000 frs. par kilomètre.

De plus, il était convenu que la Compagnie d'Exploitation prélèverait annuellement, des recettes brutes, pendant ladite période transitoire, une somme de 12,000 frs. par kilomètre, pour se couvrir de ses dépenses d'exploitation et pour payer les intérêts de son matériel roulant ; et l'excédent des recettes revenait pour les  $\frac{2}{5}$  à l'Etat et pour le  $\frac{1}{5}$  à la Compagnie.

Si les recettes venaient à dépasser 22,000 frs. par kilomètre, ce surplus, tant pendant la période transitoire qu'après l'achèvement des lignes, devait revenir pour les  $\frac{2}{10}$  à la Compagnie d'Exploitation, pour les  $\frac{3}{10}$  au Gouvernement et pour les  $\frac{5}{10}$  au concessionnaire.

Cependant, les négociations avec la Compagnie Sud-Autrichienne, après avoir bien continué un certain temps, se sont à la fin heurtées à des difficultés et ont été rompues au mois d'Avril 1869, avant que la Concession ait été ratifiée par le Gouvernement Impérial, et le projet entier des chemins de fer courait le danger d'échouer.

Mais, le Baron de Hirsch, soutenu par quelques amis, surtout par M. Paulin Talabot — qui jusque-là avait principalement conduit les négociations, — réussit à former une nouvelle Société anonyme, dont les principaux fondateurs sont indiqués dans l'Imprimé I, page 93 (la Société Générale de Paris, la Banque Anglo-Autrichienne, la Maison de Banque Bischofsheim et Hirsch à Bruxelles, le Baron de Hirsch et autres).

Les négociations entamées par ledit Consortium ont abouti à la conclusion de nouveaux engagements avec le Gouvernement Impérial par lesquels les droits et obligations stipulés dans le Contrat antérieur du 17 Avril 1869, ont été transférés, en principe, à la nouvelle Compagnie d'Exploitation, laquelle a été enregistrée le 7 Janvier 1870, sous la raison sociale : Compagnie Générale pour l'Exploitation du chemin de fer de la Turquie d'Europe (Imprimé I, page 41). C'est sur la base de ces Traités que la Société citée dans la suite simplement sous le nom de « Compagnie d'Exploitation » et le Gouvernement Impérial Ottoman sont en présence comme Parties Contractantes et actuellement comme Parties en cause.

Dans le premier Contrat concernant la Compagnie d'Exploitation, du 17 Août 1869 (Imprimé I, page 93), ainsi que dans la Convention additionnelle du 5 Octobre (page 103)—cette dernière signée par Mr. Paulin Talabot comme représentant de la Compagnie d'exploitation qui allait se for-

mer et le Ministère des Travaux Publics—il était aussi convenu que le Fonds de Garantie de 65 millions stipulé dans l'Article 2 de l'ancien Contrat, pour la garantie de la Compagnie d'exploitation, devait continuer d'exister et devait être transféré à la nouvelle Compagnie.

L'arrangement ultérieur qui était réservé par le premier desdits Actes et qui concernait les garanties et le placement du fonds en question, a été conclu par la Convention précitée du 5 Octobre 1869, d'après laquelle le placement du Fonds de Garantie devait se faire par l'entremise de la Société Générale et de la Banque Anglo-Autrichienne.

Les conditions de l'exploitation ainsi réglées entre les Parties, la construction des lignes projetées commença.

Le concessionnaire, le Baron de Hirsch, profitant de l'autorisation qui lui en avait été accordée dans l'Acte de Concession avait, à cette fin, fondé une nouvelle Société anonyme sous la dénomination de « Société Impériale des Chemins de fer de la Turquie d'Europe » que nous allons appeler dans la suite « Société Impériale » (Société de construction des chemins de fer). Entre cette Société et le Gouvernement Impérial, il fut convenu que, pour trouver le capital nécessaire à la construction, un emprunt d'Etat devait être émis sur la base de 14,000 francs de rente par an et par kilomètre, rente qui était assurée aux concessionnaires par l'Etat. Cet emprunt fut émis à 3 o/o d'intérêt, mais avec des primes considérables; la rente kilométrique annuelle de 14,000 francs calculée pour un réseau d'environ 2,000 kilomètres, fut évaluée à une somme annuelle de 28,000,000 de francs, et c'est, sur cette base, que le capital de l'emprunt fut fixé. Les titres de cet emprunt à primes formaient désormais les « Lots Turcs » bien connus dans les bourses européennes.

C'est avec ce capital que la construction des chemins de fer commença en 1870. Les travaux furent activement poussés. On entama, d'abord, la construction des lignes qui débouchaient à la mer :

*de Constantinople à Andrinople et Philippopoli,*  
*de l'Archipel à Andrinople,*  
*de Salonique à Uskub ;*

et ces lignes, malgré plusieurs obstacles, furent achevées dans l'espace de trois à quatre ans. En 1872 et 1873, plusieurs sections furent déjà mises en exploitations.

Mais, en 1871, un revirement important se produisit dans la politique de la Sublime Porte. Le Grand-Vézir Aali Pacha qui,

jusque là, avait patroné l'entreprise et passait plutôt pour pencher vers les Puissances occidentales, l'Angleterre et la France, mourut en Septembre 1871.

Son successeur, Mahmoud Pacha, favorisait plutôt, au dire de la Compagnie, les intérêts russes. Suivant la Compagnie, il aurait eu en vue, dès le commencement, l'annulation des Contrats conclus et leur remplacement par d'autres stipulations qui, au lieu d'une jonction avec le réseau autrichien à travers la Bosnie, et la Serbie raccorderait le réseau plutôt avec la Roumanie et la Serbie. La Société prétend qu'une forte pression a été exercée sur elle à cet égard, et que c'est avec peine qu'elle a fini par maintenir les Contrats de construction et d'exploitation sous des conditions sensiblement modifiées.

Le Gouvernement prétend, par contre, que cette modification a été désirée également par la Société, dans son propre intérêt.

Quoi qu'il en soit, déjà, dans l'espace de six mois, on est arrivé à un remaniement complet des Contrats de chemins de fer antérieurs.

Les nouvelles Conventions du 18 Mai 1872<sup>(1)</sup> entre le Gouvernement, d'une part, et les Sociétés de construction et d'exploitation, d'autre part, ont amené les modifications suivantes.

La Concession de 1869 est annulée.

Le Gouvernement reprend la Concession pour la construction du Chemin de fer. La Société Impériale est réduite au rôle d'un entrepreneur de travaux, chargé par l'Etat de l'achèvement de certaines lignes de voies ferrées. Entre elle et la Compagnie d'exploitation, il n'existe plus de lien légal. Cette dernière n'est plus locataire de la Société de Construction, comme elle l'était d'après le Contrat de 1869, mais bien *locataire pour l'exploitation vis-à-vis du Gouvernement bailleur*. La durée du bail est réduite de 99 à 50 ans. Le loyer reste fixé à 8000 frs par kilomètre et par an. Mais, tandis que, d'après les Contrats de 1869, le loyer

---

(1) ARTICLE 1er.—La Concession accordée à M. le Baron de Hirsch, par Convention du 17 Avril 1869 et Firman Impérial du 7 Octobre de la même année, et retrocédée par M. le Baron de Hirsch à la Société Impériale des Chemins de fer de la Turquie d'Europe, redevient complètement la propriété du Gouvernement Impérial, en ce qui touche la Société Impériale des Chemins de fer de la Turquie d'Europe.

Pour ce qui concerne les relations de la Société Impériale avec la Compagnie Générale pour l'exploitation des Chemins de fer de la Turquie d'Europe, le Gouvernement Impérial Ottoman est complètement substitué à la Société Impériale, conformément aux stipulations du Traité d'exploitation intervenu en date de ce jour.

Dans les six mois de la signature de la présente Convention, l'assemblée générale des actionnaires de la Société Impériale des Chemins de fer de la Turquie d'Europe devra avoir prononcé la dissolution et la mise en liquidation de ladite Société.

complet ne devait commencer à courir que trois ans après la mise en exploitation du réseau, ce terme se trouve réduit, par le nouveau Contrat, à une année, de même que le délai de construction est réduit.

Les modifications sont encore plus considérables, pour ce qui concerne l'étendue du réseau. La Société Impériale se bornera à achever les lignes déjà commencées, (celle de Constantinople à Andrinople, Philippopoli et Bellova ; celle d'Andrinople à Dédéagatch ; celle de Salonique à Uskub, et celle de Banjaluka à la Frontière Autrichienne). Elle s'oblige, en outre, à construire dans l'espace de trente mois deux nouvelles sections, l'une d'Andrinople à Yamboli, l'autre, passant les Balkans et allant d'Uskub à Mitrowitzka, c'est-à-dire vers les confins de la Bosnie. Les lignes ainsi arrêtées ne forment plus un réseau uni, mais trois groupes séparés. La longueur des lignes à construire ne comprend plus que 1280 kilomètres, c'est-à-dire un peu plus de la moitié de ce que la Concession antérieure accordait.

Pour subvenir aux frais de construction, il est alloué, à l'instar des Contrats de 1869, une rente annuelle de 22,000 francs par kilomètres laquelle est, cependant, supportée dorénavant par l'Etat seul, comme propriétaire. Par contre, l'Etat reçoit de la Compagnie d'Exploitation—après l'achèvement et la mise en exploitation des lignes—une rente annuelle de 8000 francs par kilomètre. La Société Impériale touche, de même que sous le régime des Contrats antérieurs, 22,000 frs par kilomètres construit, mais sans garanties spéciales de la part du Gouvernement, garanties qui se trouvent remplacées par la cession de tous les Lots Turcs. La somme à payer pour les terrains expropriés, est réduite de 10,000 à 5000 francs.

Par contre, la Société de Construction renonce à toute participation aux recettes de la Compagnie d'exploitation.

Sous ces conditions furent achevées et mises en exploitation, dans le courant de l'année 1872, les lignes

*d'Andrinople à Dédéagatch,  
de Banjaluka à la Frontière Autrichienne, et  
de Salonique aux environs d'Uskub.*

En 1873, la ligne de Constantinople—Andrinople et plusieurs autres sections furent également mises en exploitation et, au commencement de l'année 1875, la dernière des sections construites par la Société Impériale fut livrée au trafic.

De ces Contrats, un certain nombre de contestations ont surgi entre

le Gouvernement et la Société Impériale qui sont encore pendantes et qui seront soumises à une procédure arbitrale séparée.

La situation de la *Compagnie d'Exploitation* est devenue moins avantageuse, par suite des nouveaux Contrats de 1872 et de la séparation du réseau uni en plusieurs groupes. Pour en contrebalancer les effets, la Compagnie entreprend, aux frais du Gouvernement, la construction d'une nouvelle ligne de Yamboli à Choumla, contre paiement de 175,000 francs par kilomètre. Le Gouvernement s'oblige, en outre, à construire une ligne partant de Sarembeï—Bellova pour opérer le raccordement avec la ligne de Salonique—Mitrowitzka. Il contracte encore l'obligation de construire, dans le délai de trois ans, des ports et des quais dans toutes les villes ou les lignes de la Compagnie aboutissent, savoir : Varna, Dédéagatch et Salonique. De plus, il s'engage à faire, à Constantinople, des quais et des entrepôts dans le port naturel qui existe déjà, ainsi qu'à construire un système de routes partant des stations du Chemin de fer et allant vers l'intérieur du pays.

Les autres obligations de la Compagnie sont fixées dans les nouveaux Contrats de la manière suivante : pendant la période de construction, la Compagnie prélève annuellement 12,000 frs par kilomètre, l'excédent éventuel jusqu'à 20,000 francs, est partagé entre la Compagnie pour  $\frac{1}{5}$  et le Gouvernement pour les  $\frac{4}{5}$ . S'il y a un excédent au delà de 20,000 frs les deux Parties se le partagent par moitié.

Après l'expiration de cette période transitoire, la Compagnie doit payer au Gouvernement une rente annuelle de 8000 francs par kilomètre, laquelle commencera à courir à partir de la mise en exploitation complète du réseau.

Tel est le tableau approximatif des relations compliquées qui se sont formées sous le régime des différentes Conventions entre le Gouvernement Impérial Ottoman et les Sociétés anonymes respectives.

Quelques détails complémentaires seront ajoutés plus tard là où le cas le comporte.

Parmi les contestations qui ont surgi entre le Gouvernement Ottoman et la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer Orientaux, figure, en premier lieu, la divergence de vues survenue entre les Arbitres, quant aux obligations de la Compagnie pour le «Fonds de Garantie».





## A.

### DIFFÉREND CONCERNANT LE FONDS DE GARANTIE.

La base de ce « Fonds de Garantie » était déjà établie par le Contrat non ratifié conclu le 18 Mai 1869 entre la Compagnie Sud-Autrichienne et le Baron de Hirsch. D'après l'Article 1er (Imprimé I, page 62) de ce Contrat, la future Compagnie d'exploitation avait à payer annuellement une rente kilométrique de 8000 frs à la Société Impériale formée par le Baron de Hirsch. Mais, comme il était à prévoir que, jusqu'à la mise en exploitation complète du réseau, un excédent aussi élevé ne se réaliserait pas, c'est l'Etat lui-même qui se chargea de fournir les avances en espèces, pour couvrir la rente kilométrique à payer par la Compagnie d'exploitation, pendant la durée septennale de la construction et trois autres années encore. Ceci, calculé sur un réseau de 2000 kilomètres environ, donnait approximativement un total de 65,000,000 de francs.

Mais, après que, en Août 1869, les négociations avec la Compagnie Sud-Autrichienne eurent été rompues, il se forma le consortium énoncé plus haut pour la fondation d'une nouvelle Compagnie d'exploitation. (Les noms des souscripteurs, pour un capital de 50,000,000 de frs se trouvent dans l'Imprimé I, page 161-162).

Entre temps et jusqu'à la constitution de la nouvelle Compagnie d'exploitation, une série d'arrangements sont intervenus dans lesquels le Ministère Impérial traita avec le comité des fondateurs représenté tantôt par l'un tantôt par l'autre des participants ou par des agents.

Dans l'acte principal concernant la nouvelle Compagnie d'exploitation à former, daté du 17 Août 1869 (Imprimé I, page 75) et conclu entre la Société Générale de Paris, « pour elle et ses amis », l'Anglo-Austrian Bank, « pour elle et ses amis », MM. Bisschofsheim et von Hirsch « pour eux et leurs amis » d'une part, et le Baron de Hirsch comme

*cessionnaire* des Chemins de fer Ottomans, d'autre part, les premiers s'obligent à constituer, dans le délai de trois mois, une Compagnie anonyme française, sous la raison sociale, « Compagnie d'exploitation des Chemins de fer etc. », laquelle devait prendre à son compte tous les contrats passés jusqu'alors avec la Compagnie des Chemins de fer Sud-Autrichiens. Ces Contrats antérieurs spécialement énumérés, devaient être transférés à la nouvelle Compagnie. L'obligation prise par les fondateurs deviendra définitive, à partir du jour où le Gouvernement aura ratifié la substitution de la nouvelle Compagnie à la Compagnie Sud-Autrichienne.

« Cet acte sera immédiatement soumis au Ministre des Travaux Publics, Davoud Pacha, pour obtenir son adhésion. »

Le Ministre des Travaux Publics a signé, le même jour, l'acte d'adhésion en réservant la « ratification »..

Après le règlement de quelques questions spéciales, la nouvelle Compagnie d'exploitation a été constituée, les 7 et 14 Janvier 1870, et sa constitution a été ratifiée par le Gouvernement (Imprimé I, page 111).

Parmi les points traités entre le Gouvernement et le consortium, la question concernant le fonctionnement du Fonds de Garantie et les sûretés à y affecter, figuraient en première ligne, la Compagnie s'y intéressant tout spécialement. Déjà, le 14 Août 1869, il était intervenu une « Convention additionnelle relative à la garantie de la période transitoire » (Imprimé I, page 83) entre le Ministre des Travaux Publics et M. Talabot, *représentant* de la future Société, Convention dans laquelle il était stipulé (Article 4) que le Gouvernement verserait 3  $\frac{1}{4}$  millions de fres par semestre au Fonds de Garantie créé par le Contrat antérieur, du 17 Avril 1869. Dans les huit jours suivants, il devait intervenir des arrangements spéciaux entre le Ministre, la Société Générale et l'Anglo-Austrian Bank au sujet du placement de ces sommes et des garanties spéciales pour en assurer le paiement.

Dans une lettre du 12 Septembre 1869 (Imprimé I, page 99), le Ministre Davoud Pacha avait donné, au nom du Gouvernement, son consentement à ces propositions, en se déclarant prêt à traiter *sur cette base* conjointement avec le Ministre des Finances qui en avait reçu pleins pouvoirs. La base à laquelle il fait allusion est l'Article 4 de la Convention du 14 Août 1869 ainsi conçu.

« En exécution de l'Article premier de la Convention annexée du  
« 17 Avril 1869, il a été convenu que le montant de la garantie spé-  
« ciale à donner par le Gouvernement Ottoman, est fixé à 65 millions  
« de francs.

« Cette garantie spéciale sera fournie en espèces, par le Gouver-  
« nement Ottoman, et, à cet effet, celui-ci s'oblige à verser, tous les six  
« (6) mois, à partir du 1 Janvier 1870 et pendant les 10 années de  
« la première période, une somme de  $3\frac{1}{4}$  millions de francs à titre de  
« provision, pour l'exécution de l'engagement pris par lui de payer la  
« rente de 8000 frcs par kilomètre exploité pendant cette période.

« Le Ministre des Travaux Publics *règlera*, dans les huit jours,  
« date des présentes, avec la Société Générale et l'Anglo-Austrian  
« Bank, le mode de *placement* des sommes ainsi versées, ainsi que les  
« garanties spéciales à déléguer, dès à présent, par le Gouvernement  
« Ottoman pour assurer l'exécution de cet engagement. »

En *exécution* complète de cet arrangement, il intervint une Con-  
vention spéciale, à la date du 5 Octobre 1869 (Imprimé I, page 103),  
entre les Ministres des Finances et des Travaux Publics, d'une part,  
et B. Tubini, d'autre part, par laquelle, après un long préambule, dont  
il sera question plus tard, il est stipulé comme il suit.

### Article I.

« En garantie du paiement, à la Compagnie Générale d'exploita-  
« tion, de la redevance de 8000 frcs par kilomètre exploité pendant  
« la période transitoire d' exploitation, le Gouvernement Impérial affecte  
« et délègue, dès aujourd'hui, certains revenus d'Etat (dîmes) d'un  
« montant de 363,766 Livres Turques. »

### Article II.

« Sur le produit des dîmes données ainsi en garantie, il sera prélevé,  
« pendant dix ans, une somme semestrielle de 3,250,000 frcs à fournir  
« par le Gouvernement Ottoman à la Compagnie d'exploitation, en  
« vertu des Conventions intervenues. Le premier versement devra s'ef-  
« fectuer, le 1 Janvier 1870, dans *les caisses du Crédit Général Otto-*  
« *man spécialement délégué à cet effet par la Compagnie d'exploit-*

« *tation*. Au fur et à mesure des rentrées partielles des dîmes données  
« en garantie, le Gouvernement Impérial Ottoman s'engage à les faire  
« verser jusqu'à concurrence des sommes dues, *directement* dans les  
« caisses du Crédit Général Ottoman qui, à son tour, les tiendra à la  
« *disposition de la Compagnie d'exploitation.*»

### Article III.

« Le montant des déficits éventuels, dans les recettes de l'explo-  
« *tation*, dûment constaté conformément aux stipulations des Conven-  
« *tions* intervenues, sera *prélevé* sur le montant des versements semes-  
« *triels* effectués.

« Après ce prélèvement, le solde *restera confié aux soins* de la  
« Société Générale de Paris et de l'Anglo-Austrian Bank, pour être  
« placé par elles, *jusqu'au moment de son emploi*, en titres spé-  
« *cialement* désignés et portant intérêts.

« Toutes les sommes disponibles sur les versements effectués par  
« le Gouvernement Impérial Ottoman, seront placées, dans les conditions  
« qui viennent d'être définies, pour le compte du Gouvernement au mieux  
« de ses intérêts et au cours moyen du jour.

« Les deux Sociétés susnommées fourniront au Gouvernement, pour  
« chaque achat de valeurs, le *bordereau détaillé* de ces valeurs avec  
« *l'indication de leurs numéros.*

« Les titres achetés ne pourront donner lieu à *aucune mutation*,  
« jusqu'au moment de leur réalisation pour les besoins de la Société  
« d'exploitation, en exécution des Conventions intervenues.

« Les intérêts provenant des titres achetés, profiteront au Gouver-  
« *nement* Impérial Ottoman et seront ajoutés au Fonds de Garantie.  
« Leurs produits, à mesure de leur encaissement, seront placés dans les  
« *mêmes* conditions que les sommes principales.

« Le Gouvernement sera prévenu, quinze jours avant chaque réali-  
« *sation* de titres, et il aura la faculté de retirer les titres en versant  
« leur contre-valeur en espèces.»

En vertu de cette Convention, il a été fait, dans la suite, pour  
le compte de la Compagnie d'exploitation, à partir du 1<sup>er</sup> Janvier

1870 jusqu'au 20 Mars 1872,—ce qui n'est pas du reste contesté,— quatre versements semestriels, soit un total de 13,610,652 frs.

Entre temps, cependant, la Compagnie avait déjà notifié au Gouvernement, au mois de Juin 1870, qu'elle se substituerait elle-même, pour ce dépôt, à la Société Générale de Paris.

Toutefois, une petite partie seulement — environ 200,000 francs — de ce Fonds a été employée pour combler le déficit des recettes de la Compagnie, savoir pour l'exploitation d'un tronçon de 15 kilomètres environ, partant de Constantinople, lequel a été mis en exploitation en Janvier 1871. C'est que sous le Grand-Vézirat de Mahmoud Pacha, vers la fin de l'année 1871, il s'est opéré le revirement ci-haut mentionné dans les vues du Gouvernement Ottoman en ce qui concerne les Chemins de fer ; on commence ces négociations qui tendent à réaliser tous les Contrats de Chemins de fer antérieurement conclus, à reprendre les Concessions octroyées et à entreprendre la construction du Chemin de fer pour le compte de l'État. Après de longues négociations, il en résulte les nouveaux Contrats du 18 Mai 1872, par lesquels l'objet même, aussi bien que les obligations réciproques des Parties, se trouvent essentiellement modifiés.

D'après les nouvelles Conventions, la rente annuelle de 8000 frs par kilomètre, due par la Compagnie d'exploitation pendant la période transitoire de la construction, ne devra plus être payée à la Société Impériale, mais au Gouvernement lui-même. Il ne fallait plus, dès lors, un Fonds de Garantie pour assurer ces paiements. Ce dernier ayant perdu son objet, pouvait être réclamé par le déposant.

Cependant, par suite d'une opposition soulevée par la *Société Impériale*, le règlement de cette affaire n'a pas eu lieu.

Pour forcer la Compagnie à s'exécuter et pour la mettre en demeure, en vertu des dispositions du Code de Commerce Ottoman, (mise en demeure destinée à produire l'effet légal de l'obliger à payer les intérêts moratoires de 12 %) le Gouvernement a fait signifier à la Compagnie, le 22 Février 1873, en son domicile d'alors, à Paris, *une sommation par acte d'huissier* (Annexe 9, AI) à laquelle la Compagnie a répondu par un protêt « en se réservant tous ses droits » (Annexe 10, AI).

Toutefois, jusqu'à ce jour, à la suite de cette sommation, aucun remboursement des sommes du Fonds de Garantie n'a eu lieu.

Parmi les faits postérieurs, il y a encore lieu de relever qu'une somme de neuf et demi millions de francs environ du Fonds de Garantie, somme qui était placée en « obligations de la Société Impériale », est venue à échéance en 1875. Mais ces titres, au lieu d'être encaissés, sont restés en dépôt.

En dernier lieu, il y a encore à observer qu'en 1876 la Compagnie d'exploitation a retiré la partie du dépôt qui restait auprès de l'Anglo-Austrian Bank, de façon qu'à partir de cette époque, elle était en possession du dépôt entier.

D'après ce qui vient d'être dit, il n'y a pas de contestations entre les Parties, quant à l'obligation de restituer le dépôt en question. En principe, cette obligation est reconnue de part et d'autre. Mais, elles sont loin d'être d'accord sur le montant des sommes et effets à restituer.

Le *Gouvernement* réclame le remboursement du montant auquel s'élevait le Fonds de Garantie, le jour de la sommation (22 Février 1873), savoir 15,266,505 francs 83 centimes en capital, plus les intérêts légaux de 12 %<sub>0</sub>, à partir de cette date, s'élevant à 27,117,308 frs 20<sup>cs</sup>, le tout 42,443,814 frs 03 centimes.

La *Compagnie d'exploitation* ne se dit responsable que pour la partie du Fonds de Garantie qui, au jour de la sommation, était *entre ses mains* et non pour celle qui, au jour susdit, était en dépôt à l'Anglo-Austrian Bank, à laquelle une sommation formelle n'a pas été signifiée. Elle calcule la partie du Fonds qu'elle avait alors en possession, à frs 5,845,988.58<sup>cs</sup> sans intérêts; et,—en ajoutant éventuellement des intérêts de 5%<sub>0</sub> ou au plus de 6%<sub>0</sub> à partir du 21 Avril 1885,—et subsidiairement à partir du 21 Avril 1883,—elle limite les intérêts à payer par elle à 4,399,988 frs 58<sup>cs</sup>. Pour ce qui concerne, par contre, la plus plus grande partie du Fonds de Garantie laquelle était administrée, le 22 Février 1873, par l'Anglo-Austrian Bank (1,390,912 frs 28<sup>cs</sup> en espèces, 2,893 obligations lombardes et 949 bons de la Société Impériale), la Compagnie d'exploitation prétend ne pas en être responsable. Les autres conclusions éventuelles de la Compagnie ne sont plus maintenant en cause.

Le *Gouvernement Impérial* a répliqué de la manière suivante.

L'Anglo-Austrian Bank n'était que le mandataire de la Compagnie d'exploitation, administrant pour celle-ci et d'après ses ordres une partie

du Fonds de Garantie. C'est pourquoi, par la sommation du 22 Février 1873, la Compagnie a été mise en demeure pour la totalité du Fonds de Garantie. Par conséquent, cette mise en demeure a eu pour résultat de faire courir les intérêts légaux pour la totalité du Fonds de Garantie.

Le placement d'une partie de ce Fonds en 949 « bons de la Société Impériale » doit être annulé, parce que ces titres n'appartiennent pas à la catégorie de ceux qui sont désignés, par le Contrat du 5 Octobre 1869, comme Fonds de placement.

Sur la base de ces conclusions, les avis séparés des Arbitres ont été rendus.

Les Arbitres Ottoman, Hassan Fehmi Pacha et Vahan Effendi, adhérent, quant au fond, aux conclusions du Gouvernement, ont décidé.

1<sup>o</sup> Que la Compagnie d'exploitation est comptable et responsable, envers le Gouvernement Impérial Ottoman, de la *totalité* du Fonds de Garantie, non seulement à partir de 1876 et à raison du seul fait de la détention matérielle de tout le dépôt, mais encore *depuis l'origine* et en vertu des Conventions mêmes de 1869, telles qu'elles ont été conclues et constamment interprétées et exécutées.

2<sup>o</sup> Que la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer Orientaux n'est pas fondée à restituer, en nature, les *949 bons de la Société Impériale* qui auraient été achetés comme placement du Fonds de Garantie ; que ce placement, *irrégulier et nul*, ne doit produire aucun effet, et que la Compagnie doit rembourser au Gouvernement Impérial la somme de frs. 9,577,111 et 68<sup>c</sup> affectée à ce placement avec les intérêts de droit.

3<sup>o</sup> Que, par l'effet de la sommation signifiée à la Compagnie, le 22 Février 1873, les intérêts légaux à 12 o/o l'an ont couru sur toutes les sommes provenant des titres et valeurs du Fonds de Garantie, qui ont été encaissées ultérieurement, et ce, à partir des dates respectives de ces encaissements successifs.

4<sup>o</sup> Que la loi du 3 Avril 1887 n'a pas d'effet rétroactif et que les intérêts dus par la Compagnie d'exploitation et échus avant la promulgation de cette loi, ont pu dépasser le principal, mais qu'il doivent cesser de courir à la date de cette nouvelle loi.

5<sup>o</sup> Qu'aucune compensation ne peut être admise entre les sommes du Fonds de Garantie et les créances de la Compagnie d'exploitation.

Sur cette base, les Arbitres Ottomans arrivent à la *conclusion*

1<sup>o</sup> — « que la Compagnie d'exploitation doit payer au Gouvernement Impérial Ottoman la somme de 39,194,994 frs. 19<sup>e</sup> » ;

2<sup>o</sup> — « restituer au Gouvernement Impérial les 2634 obligations lombardes, jouissance Octobre 1888, le tout suivant le compte arrêté et annexé à leur avis.

MM. Brunet et Jacobs, par contre, partent d'un point de vue bien différent dans tous les points essentiels. Ces Messieurs commencent par interpréter la Convention du 5 Octobre 1869, par laquelle le fonctionnement du Fonds de Garantie a été réglé entre le Gouvernement Impérial et M. Tubini, agissant au nom de la Société Générale de Paris et de l'Anglo-Austrian Bank.

« Ces Fonds », disent-ils, « et les versements qui ont été effectués sont divisés en deux parties : »

« a) la somme due par le Gouvernement à la Compagnie d'exploitation, à raison de son engagement du 17 Avril 1869, et prélevée par celle-ci ; »

« b) le surplus constitue le *Fonds de Garantie* ; il est transmis à la Société Générale et Anglo-Austrian Bank, chargées de la garde et de la gestion de ce Fonds ; la nature de ce Fonds (provision, gage, dépôt sui generis) est indifférente, puisqu'il est certain que les deux Parties qui ont contracté le 5 Octobre — le Gouvernement et la future Compagnie d'exploitation, — sont convenus d'en confier la garde et la *gestion* aux deux banques. »

C'est comme *mandataires* communs des deux Parties que ces banques agissent ; il importe peu qu'elles aient été présentées par la Partie en faveur de laquelle la Garantie est constituée ; il suffit qu'elles aient été agréées par l'autre, pour qu'elles soient des tiers dépositaires ou mandataires communs, ayant le même degré de dépendance et d'indépendance vis-à-vis des deux Parties. Elles ne pourront s'écarter des termes du mandat sans le consentement des deux Parties ; elles ne pourront se décharger du dépôt sur un tiers ; mais, le Contrat n'ayant pas déterminé la mesure dans laquelle elles doivent partager la garde et la gestion, elles restent, à défaut d'instructions contraires émanant de leurs deux mandants, libres de partager cette garde et



cette gestion suivant leurs convenances et sans qu'il y ait solidarité entre elles, la solidarité ne se présument pas.»

« En vain l'on se prévaut de l'intervention des deux banques à la Convention du 5 Octobre comme mandataires de l'une des Parties, pour prétendre qu'elles conservent ce même caractère lorsqu'elles gardent et gèrent le Fonds de Garantie ; c'est là confondre deux mandants différents, l'un unilatéral, l'autre nécessairement bilatéral, puisqu'il résulte d'une Convention synallagmatique.»

« Le rôle de chacune des Sociétés qui devaient concourir au fonctionnement du Fonds de Garantie étant ainsi précisé, les conséquences des trois faits suivants se déterminent aisément.»

« 1<sup>o</sup> En 1870, la Compagnie d'exploitation s'est, avec l'assentiment du Gouvernement Impérial, substituée à la Société Générale.»

« 2<sup>o</sup> Le 22 Février 1873, le Gouvernement Impérial a mis la Compagnie d'exploitation en demeure de restituer le Fonds de Garantie.»

« 3<sup>o</sup> En 1876, l'Anglo-Austrian Bank a remis à la Compagnie d'exploitation la part du Fonds de Garantie qu'elle détenait ; la restitution de cette part a été réclamée et obtenue par l'Anglo-Austrian Bank au mois d'Avril 1888.»

Dès lors, MM. les Arbitres arrivent aux conclusions suivantes.

« Depuis 1870, par sa substitution à la Société Générale, la Compagnie d'exploitation a assumé, envers le Gouvernement Impérial, la responsabilité qui incombait à cette Société et, depuis 1876, toute la responsabilité dérivant de la garde et de la gestion du Fonds de Garantie lui incombe, sans qu'elle puisse se prévaloir de la restitution faite à l'Anglo-Austrian Bank, cette restitution ayant eu lieu après la signature du compromis nommant les Arbitres.»

« Mais la mise en demeure du 22 Février 1873—dont le Gouvernement se prévaut pour substituer l'intérêt légal de 12% à l'intérêt conventionnel de 5% — n'ayant été adressée qu'à la *Compagnie d'exploitation*, ne peut produire ce résultat pour les valeurs qui, à cette date, se trouvaient légitimement entre les mains de l'Anglo-Austrian Bank.»

« Le Gouvernement sachant—ainsi que le porte l'exploit—que la

Compagnie et l'Anglo-Bank étaient *toutes deux* comptables envers lui, devait les mettre *toutes deux* en demeure, s'il voulait faire courir l'intérêt légal sur les valeurs détenues par chacune d'elles et dont le compte, adressé le 20 Décembre 1872, indiquait la subdivision entre elles.»

« La réunion ultérieure des deux fractions du Fonds de Garantie entre les mains de la Compagnie, a réuni deux responsabilités divisées jusque-là, mais n'a pu augmenter ni la somme de ces responsabilités, ni la somme des droits du Gouvernement.»

« Les capitaux se trouvant, à la date du 22 Février 1873, entre les mains de la Compagnie, s'élèvent à 3,184,688 frs 58<sup>cs</sup>, savoir le solde au 30 Novembre 1872, (2,899,988 frs 58<sup>cs</sup>) et les 949 coupons de 300 frs touchés le 20 Janvier 1873.»

« Les intérêts accumulés sur cette somme, du 22 Février 1873, au 23 Avril 1888, date des conclusions prises devant les Arbitres— ne peuvent, à raison de la disposition d'ordre public contenue dans la loi de 1887, dépasser le montant du capital, soit 3,184,688 frs 58<sup>cs</sup>.»

« Les capitaux encaissés, par la Compagnie, depuis le 22 Février 1873 et n'ayant, par conséquent, pas été atteints par la mise en demeure, n'auraient, produit aucun intérêt s'ils n'étaient grevés de l'intérêt à 5<sup>o</sup>/<sub>o</sub> qui paraît avoir été accepté par la Compagnie, aux termes de la lettre de la Banque Anglo-Autrichienne du 18 Décembre 1872 et du compte annexé aux conclusions du Gouvernement Impérial.»

En conséquence, les Arbitres de la Compagnie calculent le montant à restituer à la date du 23 Avril 1888, en capital et intérêts, à 3,184,688 frs 58<sup>cs</sup>, somme qui existait en espèces à la date de la sommation, le 22 Février 1873. A cette somme, ils ajoutent les intérêts moratoires, à partir du 22 Février 1873 jusqu'au 23 Avril 1888 (date des conclusions prises devant les Arbitres), calculés à 12<sup>o</sup>/<sub>o</sub>, mais, qui, suivant la nouvelle Loi Ottomane de 1887, ne doivent pas dépasser le montant du capital. Par conséquent, il y a lieu d'ajouter une somme de 3,184,688 frs 58<sup>cs</sup>.

De plus, il faut y ajouter les sommes déposées à l'Anglo-Austrian Bank qui n'ont pas été atteintes par la sommation du 22 Février 1873 — d'un montant de 3,808,962 frs 84<sup>cs</sup> et pour lesquelles il y a lieu de compter un intérêt de 5<sup>o</sup>/<sub>o</sub> s'élevant à 2,619,286 frs 77<sup>cs</sup>. A ces

sommes il faut, enfin joindre le montant des obligations et coupons échus et encaissés par la Compagnie à partir du mois d'Avril 1873 calculés à la base des comptes-courants présentés; de façon que le capital à restituer *en espèces* s'élève à 12,797,826 frs 77<sup>cs</sup>.

En dehors des ces sommes en argent, la Compagnie doit restituer au Gouvernement les 2634 obligations lombardes, et les 949 bons de 10,000 frs. de la Société Impériale qui existent encore en nature. Il est vrai que le Gouvernement a critiqué le placement en ces dits bons, des sommes du Fonds de Garantie pour plus de 9½ millions de francs comme «irrégulier» et comme étant «contraire aux stipulations de l'Article 3 du Contrat du 5 Octobre 1869.»

Cette critique paraît cependant *mal fondée, tardive et sans intérêt.*

*Mal fondée*, parce que ce placement était, en effet, conforme à l'Article 3 du Contrat; *tardive*, parce que le Gouvernement avait connaissance de ce placement à partir du 1<sup>er</sup> Juin 1871 et l'a ratifié par son silence; *sans intérêt*, parce que ces bons portaient un intérêt de 6 % tandis que pour les Fonds non placés il n'a été convenu que 5 % d'intérêt.

Par ces motifs, la sentence de MM. J. Brunet et Jacobs est ainsi conçue.

«En écartant toute fin plus ample ou contraire, la Compagnie d'exploitation doit être condamnée :»

1<sup>o</sup> «à payer au Gouvernement la somme de 12,797,826 frs 77<sup>cs</sup>, sauf compensation avec les créances de la Compagnie, mais sans effets retroactifs et successifs quant à cette compensation ;»

2<sup>o</sup> «à lui remettre 2634 obligations lombardes, coupons postérieurs à celui d'Avril 1888, ainsi que 945 bons à 10,000 frs chacun de la Société Impériale, (sauf, pour ces derniers titres—dans le cas où ils ne seraient pas compensés avec des créances de la Société Impériale—d'en restituer le montant avec 6 % d'intérêt de façon que la somme totale à rembourser au Gouvernement pourrait s'élever jusqu'à 30,000,000 frs. »);

3<sup>o</sup> «à payer, enfin, les intérêts légaux de 9 % (d'après la loi de 1887), à partir du 23 Avril 1888, sur la susdite somme de 12,797,826 frs 77<sup>cs</sup>.»

Appelé, comme Sur-Arbitre, à prendre une décision entre les opinions si éloignées l'une de l'autre de MM. les Arbitres, il me paraît, en premier lieu, nécessaire d'examiner la question préalable si les

rappports entre les Parties doivent être envisagés au point de vue du *dépôt* ou bien du *mandat*.

Les deux Parties sont d'accord pour reconnaître que les questions dont il s'agit ici doivent être jugées d'après la Loi Ottomane à laquelle la Compagnie s'est soumise en contractant avec le Gouvernement Impérial pour l'exploitation d'un réseau situé sur le Territoire Ottoman.

Les dispositions du Medjellé (Code Civil Ottoman) qui trouvent ici leur application—à savoir le Livre VI, Titre II, Chap. I et II, Art. 737 à 803—suivent d'assez près celles du Code civil français (ainsi que les nombreux titres du droit des obligations). Aussi les traductions françaises du texte original ture annotent-elles les dispositions analogues du Code Civil.

D'autre part, les articles du Code Napoléon ne sont que les conséquences tirées de la nature générale des contrats et de l'intention des Parties, appliqués à un dépôt d'une chose pour en conserver la substance, tels qu'ils se trouvent développés magistralement dans le droit romain et utilisés dans la jurisprudence pour appliquer et compléter les dispositions du Code Civil.

De même, les principes généraux des contrats sont traités dans les dispositions générales du Medjellé, d'accord avec les principes du Code Civil français et du droit romain.

La doctrine française a enrichi cette partie du droit des obligations de commentaires remarquables qui traitent également le dépôt d'argent, en se basant sur les Pandectes (Troplong, Commentaire du prêt, du dépôt, du séquestre par A. Delebecque, page 307—384, Articles 1927—1932 du Code civil français.)

Les versements périodiques d'argent dont il s'agit, faits aux banques précitées, sont désignés d'ordinaire comme *dépôt* dans le cours des débats. Cependant, MM. Brunet et Jacobs, prenant en considération quelques dispositions spéciales des contrats intervenus, admettent les principes de *Mandat* aboutissant, de cette façon, à des conséquences décisives et font surgir la question préalable très importante sus-indiquée (celle de savoir s'il s'agit d'un dépôt ou d'un mandat).

On ne pourrait nier qu'il est souvent fort difficile de déterminer le point où le dépôt se transforme en mandat. Cette question se trouve souvent traitée dans la doctrine française. F. Laurent, Prin-

eipes du droit civil, Tome 27, pages 93 et suivantes ; Zachariæ, Code Civil, Tome II, § 402, note 3 : « Quelquefois, il est difficile de savoir « s'il s'agit, dans un contrat, d'un dépôt ou d'un mandat ; et, en effet, « le dépôt est un *mandatum de re custodienda* (mandat de chose à « garder). La question doit être décidée d'après *l'intention présumée* « des Parties. »

De fait, il n'y a pas d'autre criterium pour distinguer le *depositum irregulare* (dépôt irrégulier) du *mutuum* (prêt), du *mandatum* (mandat), de la *conductio operarum* (louage d'ouvrage).

L'existence entière d'un *depositum irregulare* repose sur la constatation de l'intention *prédominante* des Parties.

Le mandat est défini, dans le Medjellé (Art. 1949), comme « un « acte par lequel une personne donne à une autre le pouvoir de faire « quelque chose et de la représenter dans une affaire ». L'expression « chose » est prise ici, (dans la traduction) du Code Civil français, dans le sens « d'affaire ». Dès lors, il est à présumer qu'en remettant à quelqu'un une somme d'argent, on a en vue de conclure un mandat, si le but principal est de faire une affaire lucrative, c'est-à-dire de faire un bon placement en utilisant les connaissances spéciales et les relations d'affaires d'un banquier (sans exclure pourtant, par le fait, l'idée de conserver sûrement ses capitaux). Par contre, le dépôt d'argent reste *depositum* — comme, du reste, les juristes romains l'ont décidé — si les parties avaient eu, d'abord et principalement, l'intention de *conserver* cet argent, quand même il serait recommandé accessoirement de faire un placement utile ou qu'il serait convenu de restituer la somme (*ut tantumdem restituatur*). Même, selon les juristes romains, l'offre d'un intérêt modique passe pour être compatible avec cette intention *principale*.

Dans le cas actuel, des raisons décisives militent en faveur de cette dernière alternative, c'est-à-dire que l'intention principale était la *conservation*. Il faut, tout d'abord, prendre en considération le but même du Fonds de Garantie qui devait être, dans l'intention des Parties, une somme d'argent disponible destinée à couvrir, par des versements semestriels, des déficits considérables qui allaient se reproduire chaque année. Dès le début, il n'était pas destiné à un placement définitif. Puis, il faut prendre en considération la clause que les Fonds

placés ne devraient être l'objet « d'aucune mutation », de plus, le fait qu'à la connaissance des deux Parties, plusieurs millions de francs restaient toujours non placés sans que, pour cela, l'une des Parties se soit plainte, ou que l'autre se soit excusée. Dans une lettre du 13 Décembre 1872 (Annexe 8, AI) l'Anglo-Austrian Bank notifie simplement que la Banque dépositaire ne se soucierait plus du placement des sommes disponibles, en offrant, toutefois, de bonifier un intérêt de 5%.— Pendant tout le cours des transactions, on remarque, de part et d'autre, l'intention scrupuleuse de pourvoir à la *garantie* des versements et à la sécurité du placement des Fonds. Mais, nulle part, on n'aperçoit que le but ait été de faire une bonne affaire en touchant de gros intérêts. La Compagnie d'exploitation, elle aussi, tenait à avoir sous la main de l'argent *disponible*.

C'est pourquoi, le Contrat en question doit être envisagé comme dépôt et l'affaire qualifiée par MM. Brunet et Jacobs de « provision », « gage », « depositum sui generis » est le *depositum irregulare* (dépôt irrégulier) bien connu dans la jurisprudence européenne. Dans un dépôt ouvert d'une somme d'argent, l'intention du déposant n'est point que les mêmes pièces soient restituées, mais bien une somme équivalente en genre (du même genre). Par conséquent, c'est le dépositaire qui doit supporter la perte provenant d'un cas fortuit. Il est vrai que ce dépôt dépasse les limites ordinaires du contrat général de dépôt, selon le dire de Papinien, parce qu'il oblige le dépositaire à la restitution des quantités, comme dans le prêt, et qu'il est même compatible avec la stipulation d'un intérêt modéré ; mais, *quant au reste*, il conserve la nature d'un bien confié, tant que le but de la conservation prédomine : il peut être repris à chaque instant ; il ne souffre pas de compensation ; il ne confère pas de privilège en cas de faillite, etc. C'est pourquoi, les juristes romains désignent et traitent cette action comme une *actio depositi* (action de dépôt).

Ce genre de contrat de dépôt auquel il est seulement fait allusion dans le Code Civil français, mais qui est pourtant fort connu dans la jurisprudence française est aussi touché, en maintes occasions, par le Medjellé qui en suppose l'existence (voir Articles 793, 803, 787, 788, 789). Dans le droit romain, il est cependant si bien développé de la nature de l'objet et de l'intention des parties, que la jurispru-

dence française, comme celle de l'Allemagne, n'hésite pas à y recourir, lorsqu'il s'agit d'interpréter et de compléter la loi.

Comme les besoins du marché monétaire sont partout assez semblables, ce contrat de dépôt est en fréquent usage dans les transactions commerciales et on s'en sert aussi dans les banques domiciliées en Turquie. Si une société anonyme, une banque ou un particulier conclut une affaire nécessitant un fonds de roulement considérable, ou convient que les sommes disponibles doivent être déposées en une banque sûre et spécialement désignée ; on le fait dans l'intérêt de tous les participants, surtout dans celui des actionnaires d'une Société anonyme. Tantôt, on le fait dans l'intention principale de conserver *sûrement* l'argent et de se procurer un intérêt modéré, sans nuire à la sécurité des capitaux ; tantôt, on a en vue d'obtenir un intérêt supérieur par le concours de l'expérience et des relations d'affaires des banquiers. J'ai eu personnellement l'occasion de connaître l'un et l'autre de ces cas.

Si le contrat principal est lui-même un dépôt, il en résulte une double relation contractuelle entre le déposant, le dépositaire, et le sous-dépositaire, ce qui est en effet arrivé, dans le cas actuel, dans les différentes phases de la fondation de la Compagnie d'exploitation.

Le déposant verse au dépositaire les sommes confiées, en l'obligeant de les déposer à une banque déterminée et de prendre soin de les placer en titres sûrs. Lors de la fondation de sociétés anonymes, de pareilles conventions accessoires concernant le placement de sommes auprès de banques désignées, se trouvent même insérées dans les statuts. En se conformant à ces stipulations, le dépositaire principal se libère des risques de cas fortuit ; en ne les observant pas, il en reste responsable, suivant la nature du *depositum irregulare*.

Vis-à-vis de la banque de dépôt, le principal dépositaire se trouve dans la situation d'un subordonné et la banque de dépôt devient sous-dépositaire tenue de se conformer aux instructions qu'elle aura reçues, et sans responsabilité, dans le cas où il s'y conformerait, pour les pertes de cours et autres des titres achetés. S'il ne s'y conforme pas, il reste responsable de toute perte, conformément à la nature du *depositum irregulare*.

Dans ce double contrat de dépôt, il n'y a pas, sans convention expresse des parties, de lien contractuel entre le déposant et le sous-dépositaire,

*quia obligatio tertio non contrahitur* parce que l'obligation n'est pas contractée avec le tiers).

Des accords accessoires entre les contractants sur le lieu où le dépôt doit s'effectuer et sur d'autres modalités, ne changent pas la nature de l'affaire, même quand il s'agirait d'un *depositum regulare*. Toutefois, il est bien entendu que le déposant a une action contre le sous-dépositaire, *ex jure cesso* (par droit de cession) (Médjellé, Article 790).

Comme, avant la constitution de la nouvelle Compagnie d'exploitation, il n'existait pas encore une personne morale capable de contracter, les négociations ont dû être conduites par les membres ou les mandataires du consortium, en observant plus ou moins les formalités nécessaires, ce qui est en effet arrivé. Aussi, les accords intervenus pendant cette période de naissance de la nouvelle Compagnie d'exploitation, tout en ayant la forme de contrats, n'étaient, *au moment de leur conclusion*, que des arrangements préparatoires et préliminaires devenus, plus tard seulement, des Contrats définitifs, par la ratification ; ils doivent, pour cette raison, être interprétés dans leur ensemble. Des accords successivement conclus pendant la période de fondation « en exécution » d'une réserve antérieurement faite, ne sauraient être considérés comme des contrats indépendants, parce qu'il manque, aux personnes qui ont agi dans cette situation, *l'animum contrahendi*, c'est-à-dire l'intention de contracter personnellement.

Les arrangements spéciaux sur le Fonds de Garantie se trouvent dans la Convention du 5 Octobre 1869 (Imp. I, page 103) dont le préambule long et confus pourrait, en effet, donner lieu à des interprétations diverses. (1).

---

(1) Entre :

Le Gouvernement Impérial Ottoman, représenté par S. E. Sadik Pacha, Ministre des Finances de la Sublime Porte, et S. E. Davoud Pacha, Ministre des Travaux Publics de la Sublime Porte,  
d'une part,

et M. B. Tubini, Directeur Général du Crédit Général Ottoman, agissant au nom et pour le compte de la Société Générale, pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France, et l'Anglo-Austrian Bank, lesquelles ont été, en vertu d'une Convention passée à la date du 14 Août 1869, entre S. E. Davoud Pacha, Ministre des Travaux Publics de la Sublime Porte et M. Paulin Talabot, stipulant pour la Compagnie Générale d'exploitation des Chemins de fer de la Turquie d'Europe *chargés de régler*, avec le Gouvernement Ottoman, le mode de



Mais ce préambule aboutit à ce simple résultat que les dispositions détaillées sur le Fonds de Garantie doivent être arrêtées au moyen d'une Commission spéciale. Déjà, dans les accords antérieurs, on s'est réservé de traiter cette question spéciale entre le Ministère et un délégué des fondateurs. Au moment actuel (le 5 Octobre 1869), c'est la Société Générale et l'Anglo-Austrian Bank qui ont été désignées à cette fin. C'est peut-être en vue de leur position future comme banque de dépôt de la Compagnie, mais, en tous cas, comme intéressées principales à l'entreprise, qu'elles se trouvent à la tête du consortium des fondateurs (Imp. I, page 93). Comme toutes les deux banques ont leur direction à l'étranger, elles ont chargé M. Tubini, Directeur du Crédit Général Ottoman, à Constantinople, de les représenter. Le même Crédit Général Ottoman était également délégué, à cette fin, par les fonda-

---

*placement et les Garanties spéciales* à déléguer pour assurer l'exécution de l'engagement, contracté par le Gouvernement, applicable à la période d'exploitation transitoire,

d'autre part,

Il a été exposé ce qui suit.

Dans une Convention intervenue à la date du 17 Avril 1869, entre S. E. Davoud Pacha, Ministre des Travaux Publics de la Sublime Porte, et M. Paulin Talabot, il a été convenu qu'il interviendrait avec le Gouvernement Ottoman une entente ayant pour objet de régler le mode de paiement par le Gouvernement Ottoman des sommes garanties à la Société concessionnaire des Chemins de fer de la Turquie d'Europe par la Compagnie d'exploitation, pendant une période transitoire déterminée.

Par une Convention postérieure, en date du 14 Août 1869, déjà rappelée, l'importance des paiements à effectuer en exécution de l'obligation contractée par la Convention susnommée du 17 Avril 1869, a été fixée, ainsi que les époques des versements.

Par cette Convention postérieure, on est également convenu que les garanties spéciales seraient fournies en espèces par le Gouvernement Ottoman ; et la Société Générale de Paris, ainsi que l'Anglo-Austrian Bank de Vienne, ont été chargées de régler avec le Gouvernement Ottoman le mode de placement des sommes versées, ainsi que les garanties spéciales à déléguer par le Gouvernement pour assurer l'exécution de l'engagement par lui contracté.

Enfin, par une lettre en date de Paris, le 18 Août 1869, la Société Générale de Paris, autorisée par l'Anglo-Austrian Bank et MM. Bischoffsheim et de Hirsch, tous agissant en leur qualité de signataires de la Convention relative à l'exploitation du réseau ottoman, a informé S. E. Davoud Pacha que le Crédit Général Ottoman recevrait les instructions et les pouvoirs nécessaires pour terminer, avec le Gouvernement Ottoman, la question relative aux garanties et à leur mode de placement.

En conséquence de ce qui est ci-dessus exposé, est intervenue la Convention suivante :

Suivent les Articles.

teurs principaux nommés en troisième lieu, MM. Bischofsheim et von Hirsch. Dès lors, M. Tubini traite comme homme de confiance de tous les intéressés,—c'est-à-dire des fondateurs de la future Compagnie d'exploitation et de ses actionnaires—sur les garanties spéciales à accorder par le Gouvernement Impérial. Les stipulations suffisamment claires sur ce point se trouvent dans les clauses de la Convention.

La situation légale du Crédit Général et de l'Anglo-Austrian Bank a été déterminée, plus tard, par l'Article 12 des statuts de la Compagnie d'exploitation (Imp. I, page 146) qui constituait ces deux établissements comme banque de dépôt de cette dernière.

Dans cet ensemble, le contenu de l'arrangement est le suivant.

1<sup>o</sup> Le Contrat principal concernant le Fonds de Garantie se trouve compris surtout dans l'Article 2 § 2 de la Convention (Imp. I, page 106) stipulant que le Gouvernement (comme déposant) doit payer certaines sommes directement à la *banque chargée d'encaisser pour le compte de la Compagnie d'exploitation* (comme dépositaire); et cela, en exécution de l'Article I du Contrat antérieur relatif à l'exploitation transitoire du 17 Avril 1869, c'est-à-dire en renouvelant la stipulation suivante : *le Gouvernement contracte cette obligation vis-à-vis de la Compagnie exploitante*. De même, par les dispositions additionnelles de l'Article 2, le Gouvernement s'oblige d'effectuer les paiements à la banque chargée des encaissements pour la compte de la Compagnie d'exploitation (à savoir : le Crédit Général Ottoman) laquelle banque les tiendra à la *disposition de la Compagnie d'exploitation* ».

Le Contrat principal se trouve, par le fait, indubitablement établi comme un contrat réel entre le Gouvernement et la Compagnie d'exploitation.

2<sup>o</sup> Le *second Contrat de dépôt* par lequel la Société Générale de Paris et l'Anglo-Austrian Bank se chargent du dépôt, comme *sous-dépositaires*, était déjà prévu dans les Actes préliminaires de la fondation, et plus tard il est entré en vigueur par le fait que, dans l'Article 12 des statuts, acceptés de leur consentement (Imprimé I, page 146), ces deux établissements ont été précisément institués banques de dépôt de la Compagnie d'exploitation. Par le transfert ultérieur des versements, ce contrat réel est également devenu parfait.

Les *arrangements accessoires* conclus dans le cours des actes

préliminaires entre le déposant, le dépositaire et le sous-dépositaire sur le lieu et les modalités de placement, revêtent le caractère d'instruction, telles qu'on en retrouve souvent tant dans le *depositum regulare* que dans le *depositum irregulare*, et ne changent pas la nature du Contrat principal. De l'ensemble de ces arrangements, il me paraît résulter indubitablement que la Compagnie d'exploitation est constituée dépositaire et la Société Générale et l'Anglo-Austrian Bank, seulement sous-dépositaires.

Le caractère de *dépositaire* de la Compagnie d'exploitation résulte, en outre, de ce qu'elle a la faculté de « prélever », des versements effectués, les sommes nécessaires pour se couvrir des déficits, ainsi que d'une série de faits postérieurs.

C'est ainsi que le Conseil d'Administration de la Compagnie, comme *dépositaire* seul responsable, décide le 1er Juin 1870, sans demander le consentement du Gouvernement, de retirer la partie du Fonds de Garantie jusqu'alors déposée à la Société Générale de Paris, et d'en prendre elle-même le soin de la conservation. La Direction exécute cette décision sans demander l'avis du Gouvernement en se bornant à porter le fait accompli, par sa lettre du 2 Juin 1870, à la connaissance du Gouvernement qui « en prend acte » (Annexe 1 à 3, AI).

C'est encore à titre de *dépositaire seul responsable*, que la Compagnie en Octobre et Novembre 1876, retire la partie du Fonds de Garantie déposée à l'Anglo-Austrian Bank, sans en demander le consentement du Gouvernement auquel elle ne fait connaître qu'incidemment le fait accompli. (Annexe 11, AI).

Si, après cet exposé, le rôle de la Société Générale et de l'Anglo-Austrian Bank se trouve réduit à celui d'un sous-dépositaire, il n'y a pas de contradiction avec ce caractère, dans le fait que ces deux banques transmettent, de temps en temps, au Gouvernement des communications et des comptes-courants. Ceci se comprend par la Convention du 5 Octobre 1869, conclue entre tous les participants. Par ces stipulations, le sous-dépositaire devenait correspondant, mais non contractant, vis-à-vis du déposant, tant qu'il ne s'obligeait pas personnellement envers ce dernier, ce qui n'a pas eu lieu, dans le cas actuel, par le fait que le sous-dépositaire a pris part à la fondation de la Compagnie.

Comme *sous-dépositaires*, ces deux banques agissent en ne con-

tractant, ni entre elles ni avec le Gouvernement, un arrangement quelconque par lequel elles se chargent du Fonds solidairement ou bien pour partie. Toutes deux, au contraire, n'ont obéi *exclusivement* qu'aux ordres de la Compagnie d'exploitation, sans demander préalablement l'avis du Gouvernement.

Comme *sous-dépositaire*, la Société Générale de Paris a déjà remis à la Compagnie, en Juin 1870, tout ce qu'elle détenait du dépôt, sans en demander l'autorisation du Gouvernement.

Comme *sous-dépositaire*, l'Anglo-Austrian Bank a remis à la Compagnie, en 1876, tout ce qu'elle détenait sans en demander l'autorisation du Gouvernement.

Comme *sous-dépositaire*, l'Anglo-Austrian Bank, sur la demande de de la Compagnie, a pris de nouveau en dépôt en 1887, une grande partie du Fonds de Garantie, puis a effectué des remboursements considérables à la Compagnie. Il est vrai que, sur les observations du Gouvernement, elle lui a communiqué en compte-courant, mais ce dernier contient la phrase finale suivante : « *Nous n'avons connaissance* « *d'aucune stipulation* qui nous *oblige* de faire dépendre la restitution « (du Fonds de Garantie) du consentement du Gouvernement Impérial « (Annexe II AL.) »

Si les relations entre les Parties doivent être envisagées d'après ces faits et ces indices indubitables, les conséquences qui en résultent doivent être autres que celles que MM. Brunet et Jacobs ont tirées de leurs prémisses.

Si la Compagnie d'exploitation a été le dépositaire immédiat de tout les Fonds, il s'en suit que la mise en demeure formelle a dû être adressée *à elle*. C'est bien à sa *véritable adresse*, que la signification a été adressée. Dès lors, les conséquences légales de la demeure retombent sur la Compagnie d'exploitation pour le Fonds de Garantie tout entier, à partir du 22 Février 1873, et elle est responsable des intérêts légaux pour toute la somme.

Il reste, toutefois, encore à discuter quelques questions spéciales concernant les titres qui étaient en dépôt, le 22 Février 1873.

Le litige se subdivise, dès lors, en une série de questions préalables et incidentes qui peuvent être traitées en suivant l'ordre indiqué dans l'avis des Arbitres Ottomans, sous le titre de Questions 1 à 5.



### Question 1.

**La Compagnie était-elle responsable envers le Gouvernement, dès le début, de tout le Fonds de Garantie ?**

Je suis forcé de répondre affirmativement, d'accord en cela avec l'avis des Arbitres Ottomans.

A mon sens, il résulte d'une façon convaincante, de l'ensemble des faits qui ont donné lieu à ce dépôt, que ce dernier était promis *directement* à la Compagnie d'exploitation par les arrangements conclus entre le Gouvernement et le consortium ; qu'il était convenu que les versements devaient être effectués directement à la banque chargée des encaissements pour le compte de la Compagnie et devaient être mis à la disposition de celle-ci ; que, pendant toute la période postérieure, la Compagnie d'exploitation a agi comme dépositaire immédiat et la Société Générale de Paris et l'Anglo-Austrian Bank, comme sous-dépositaires.

Je me plais à reconnaître la logique des conclusions de MM. Brunet et Jacobs et la sagacité dont ils font preuve ; mais, il m'est impossible d'admettre que le point de vue adopté par ces Messieurs soit conforme à la conduite suivie, dès le début et dans la suite, par les Sociétés dont il s'agit. Je supposerais plutôt que MM. Brunet et Jacobs se seraient également appropriés ma manière de voir, s'ils avaient apprécié, dans son ensemble, l'état transitoire particulier pendant lequel les Conventions de l'automne 1869 furent conclues.

Je répète, tous les arrangements du mois d'Août et d'Octobre 1869 furent conclus à une époque où un consortium traitait, avec le Gouvernement, sur les modalités qui devaient permettre à une nouvelle Compagnie anonyme de se substituer à la Compagnie des Chemins de fer Sud-Autrichienne. *Toutes* les personnes qui négociaient à cette époque avec le Gouvernement, agissaient comme gérants d'affaires d'une per-

somme morale future, ainsi que le ferait le curateur d'un *nasciturus* (d'une personne pas encore née et qui va naître). Ceci explique une série de clauses des Conventions préliminaires, clauses qui se présentent, en effet, à faire envisager le Contrat au point de vue d'un mandat. Les arrangements pris par la Société Générale et l'Anglo-Austrian Bank, dans la Convention du 5 Octobre 1869, (considérés isolément) présentent l'aspect d'un Contrat direct entre ces banques et le Gouvernement Ottoman.

Mais, si on les envisage dans leur ensemble, les deux banques n'agissent que comme actionnaires principaux et représentants du comité fondateur et comme conseils-experts « en exécution » de l'entente réservée sur les sûretés à effectuer au Fonds de Garantie. Du fait d'avoir pris part à ces négociations, il ne résulte pas encore que les deux banques aient eu le *animus contrahendi*, c'est-à-dire la volonté de se rendre *personnellement* responsable envers le Gouvernement. Il en est de même de la simple notification postérieurement transmise par le Directeur Herpin (Imprimé I, page 140), par laquelle « il ap-  
« prouve, au nom de sa banque et de la banque Anglo-Autrichienne,  
« les déclarations de M. Tubini ».

Envisagé dans cet ensemble, cela signifiait seulement que les stipulations relatives aux sûretés du Fonds de Garantie lui paraissaient appropriées aux intérêts des futurs actionnaires. Il n'est pas dans les habitudes des établissements de banque, de contracter de cette façon des obligations personnelles pour un dépôt de tant de millions.

Il est vrai que, dans les négociations postérieures, ils se trouvent des expressions pouvant donner lieu à une équivoque et qui sont de nature à militer en faveur du point de vue adopté par MM. Brunet et Jacobs, à savoir qu'il s'agit d'un mandat. Dans sa lettre du 2 Juin 1870 (Annexe I, A), la Compagnie d'exploitation notifie au Ministère que, suivant une décision de son Conseil d'Administration, elle a retiré les Fonds déposés jusqu'alors à la Société Générale de Paris, en ajoutant que « notre Compagnie opérera directement, à l'avenir, les placements *conjointement* avec l'Anglo-Austrian Bank et au lieu et place de la Société Générale.

Le Représentant du Ministre y répond, le 2 Juillet 1870, que le Ministre des Finances « ne trouve aucun inconvénient à ce que la

« Société Générale d'exploitation se charge, conjointement avec l'Anglo-« Austrian Bank, du placement du Fonds de Garantie. Il a donc « pris acte de la décision du Conseil. »

Dans la décision précitée du Conseil d'administration, on ne trouve cependant autre chose que le consentement à ce que « la Com-« pagnie opère elle-même à l'avenir le placement en question, au lieu « et place de la Société Générale de Paris ».

A une occasion ultérieure, on insiste davantage — à ce qu'il paraît, pour des raisons spéciales — sur cette communauté de gestion. Dans une lettre de l'Anglo-Austrian Bank, du 18 Décembre 1872 (Annexe 8, AI), il est dit : « Ladite Compagnie » (la Compagnie d'exploitation) qui est chargée conjointement avec nous de la gestion du « Fonds de Garantie, n'a pas vaqué au placement . . . . ». Et dans les bordereaux communiqués à cette époque, la signature est conçue, sans doute à dessein, en ces termes : « Les deux Sociétés chargées « par le Gouvernement de la gestion du Fonds de Garantie ». On s'était servi, déjà antérieurement, d'une signature analogue dans une lettre des deux Sociétés, en date de Juillet 1871 (Annexe 12, AI) : « Les deux Sociétés chargées par le Gouvernement Impérial de la « gestion du Fonds de Garantie ».

Le fait est que l'Anglo-Austrian Bank était déjà co-responsable en sa qualité de sous-dépositaire, puisqu'elle pouvait être actionnée comme telle par les déposants (Méljellé, Article 790).

Je n'ai pas à examiner si l'on pourrait trouver, dans les expressions susmentionnées la reconnaissance que les deux Sociétés se sont chargées, au moins plus tard, d'une véritable gestion « du Fonds » à titre de mandataires constitués « conjointement », et si ce fait a été reconnu, au moins tacitement, par le Gouvernement Impérial ; car je suis d'avis que la situation de la Compagnie d'exploitation—indubitablement fixée par les Contrats d'automne 1869—ne pouvait être modifiée par ces déclarations vagues postérieures ; tout au plus, la Compagnie en aurait assumé cumulativement une nouvelle obligation « *ex mandato* » (provenant d'un mandat). Le fait est qu'elle était dépositaire de la totalité du Fonds de Garantie et en restait responsable, quand même un nouveau co-obligé serait venu s'ajouter, par suite d'un mandat ultérieur.

La conséquence inévitable de ces prémisses est que la Compagnie d'exploitation est responsable de la restitution du Fonds de Garantie tout entier et doit supporter les conséquences indiquées dans la Loi Ottomane du 30 Avril 1860 (Appendice du Code de Commerce).

« Article 92.—Le débiteur est mis en demeure par une « sommation, un protêt ou autre acte officiel équivalent. »

« Article 99.— Dans les obligations qui se bornent au paiement « d'une certaine somme, les dommages et intérêts résultant du retard « dans l'exécution, ne consistent jamais que dans la condamnation aux « intérêts légaux de 12 % « par an. »

« Ces dommages et intérêts sont dus, sans que le créancier soit « tenu de justifier d'aucune perte. »

Je puis ajouter, néanmoins, que quand même, suivant l'opinion de MM. Brunet et Jacobs, j'envisagerais les relations entre les Parties au point de vue du *mandat*, il est probable que j'arriverais au même résultat. La Loi Ottomane, il est vrai (Article 787), ne rend responsable le dépositaire qu'au « *pro rata* » (en proportion) de la partie du dépôt qui se trouve entre ses mains, quand il s'agit d'objet divisible ; mais elle parle du dépôt et non du mandat.—Pour ce dernier, il manque une disposition expresse. On devrait, en outre, prendre en considération que quelques mois avant la mise en demeure, la Compagnie d'exploitation et l'Anglo-Austrian Bank, déclarent expressément, dans une lettre du 20 Novembre 1872, qu'elles gèrent le Fonds de Garantie « conjointement » en le répétant dans leur signature.

Pour les cas de cette nature, déjà le juriconsulte romain, Scævola, dit : (L. 60. D. Mandati.)

« *Duobus quis mandavit negotiorum administrationem quæsitum est « an unus quisque mandati iudicio in solidum tenatur* »?

« *Rispondi : Unumquenque pro solido convenire debere dummodo ab utroque « non amplius debito exigatur.* »

(Quelqu'un a chargé deux personnes de l'Administration d'une affaire; on demande si chacune d'elles en est tenue solidairement par l'action du mandat.)

J'ai répondu : on doit actionner chacune pour le tout, pourvu qu'on n'exige pas des deux plus que la dette due.)

C'est pourquoi le Code de Commerce pose, en règle, la solidarité



entre les mandataires ; et—suivant la pratique des tribunaux français—on pourrait bien interpréter l'expression « conjointement » comme emportant solidarité.

Par conséquent, même à ce point de vue, il suffirait que la mise en demeure ait été signifiée par l'huissier à l'un des débiteurs solidaires.

Questions 2 et 3.

La Compagnie d'exploitation est-elle fondée à restituer, en nature, les 949 bons de la Société Impériale ou doit-elle rembourser au Gouvernement la somme employée à cet achat, de 9,577,111.68 francs avec les intérêts ?

En conformité des arrangements relatifs au placement des sommes du Fonds de Garantie, il a été « acheté », en cinq fois, des bons de la Société Impériale ;

savoir :	373	bons de 10,000 fcs	en Juin	1871,
	91	» » » »	»	Octobre 1871,
	8	» » » »	»	Janvier 1872,
	233	» » » »	» au	10 Mai 1872,
	244	» » » »	»	12 Mai 1872;

total 949 bons de 10,000 fcs représentant la somme de 9,577,111.68 fcs.

MM. Jacobs et Brunet pensent que la Compagnie d'exploitation est fondée à restituer ces bons en nature, vu que lesdits titres se trouvant, au moment de la sommation, le 22 Février 1872, en dépôt auprès de l'Anglo-Austrian Bank, n'ont pas été atteints par les conséquences de la sommation.

Les Arbitres Ottomans sont d'avis que l'achat de ces obligations est « irrégulier » et que la Compagnie est tenue d'en restituer la valeur en espèces, avec les intérêts moratoires.

MM. Brunet et Jacobs motivent comme suit leur avis.

Le Gouvernement critique le placement fait en 1871 et 1872, d'une partie des disponibilités du Fonds de Garantie, en bons de la Société Impériale.

Cette critique est mal fondée, tardive et dépourvue d'intérêt; *mal fondée*, parce que ces bons forment la représentation provisoire des obligations à émettre en représentation de la redevance garantie par la Compagnie d'exploitation du réseau ottoman, dont parle l'Article 3 de la Convention du 5 Octobre 1869; *tardive*, parce que le Gouvernement n'a pu se méprendre à cet égard, lorsqu'il a reçu, le 1<sup>er</sup> Juillet 1871, l'avis que les titres acquis étaient d'une importance de 10,000 frs chacun, indication répétée dans les comptes arrêtés au 21 Mai et au 1<sup>er</sup> Décembre 1872; son droit de recevoir, « pour chaque achat de valeurs, le bordereau détaillé de ces valeurs » (Art. 3 de la Convention du 5 Octobre 1869), a pour conséquence l'obligation d'accepter un placement qui lui a été indiqué et qu'il n'a critiqué qu'après quinze années écoulées; *dépourvue d'intérêt*, parce que les bons produisent 6 % d'intérêt, tandis que les fonds non placés n'en rapportaient conventionnellement que 5 % et que, par suite de la garantie qui va être ci-après édictée, le Gouvernement ne peut subir aucune perte par suite de ce placement.»

Quant à cette garantie, la Compagnie d'exploitation n'a pas assigné la Société Impériale en paiement des 949 bons, lorsqu'ils sont devenus exigibles, et, en se laissant arrêter par les réclamations du débiteur de ces bons, elle a assumé la responsabilité du préjudice qui pourrait en résulter pour le Gouvernement.

Le moyen naturel de mettre à sa charge les risques résultant de cette inaction est de la rendre garante du remboursement des bons et de leur intérêt à 6 % dans le cas où le Tribunal Arbitral, institué par la Convention qui lie le Gouvernement et la Société Impériale à l'effet de vider les contestations qui les divisent, condamnerait ladite Société au paiement du montant des bons, sans les compenser avec d'autres créances de la Société à charge du Gouvernement.

« Les 2634 obligations lombardes non remboursées appartiennent au Gouvernement, mais la Compagnie n'avait pas le droit de remplacer les 259 obligations remboursées; leur coût a, par ce motif, été écarté du compte ci-dessus ».

Les décisions proposées par rapport aux intérêts dus sur les créances de la Compagnie d'exploitation rendent superflu l'examen de la question de compensation.

Un modèle de ces bons, tant contestés n'a été présenté au Gouvernement que l'année passée, lors des débats du Tribunal Arbitral (Annexe AI, N<sup>o</sup> 4).

Il est ainsi conçu.

**Société Impériale des Chemins de fer de la Turquie d'Europe.**

Décision de l'Assemblée extraordinaire du 9 Juillet 1870.

*Emission de 6000 Bons de 10,000 francs au porteur, productifs d'intérêts à raison de 6 %<sup>o</sup> par an, à partir du 15 Juillet 1870, et remboursables au pair,*

*le 15 Juillet 1875.*

Bon de dix mille francs au porteur . . . . .  
N<sup>o</sup> . . . . .

Le porteur a droit à un intérêt semestriel de 300 francs, payable le 15 janvier et le 15 Juillet de chaque année, à Paris, au siège de la succursale de la Société.

Les bons faisant l'objet de la présente émission, seront remboursés au prix de 10,000 frs par bon, le 15 Juillet 1875, à Paris, au siège de la succursale de la Société.

(Toutefois, la Société se réserve la faculté d'opérer le remboursement avant l'échéance du 15 Juillet 1875.)

**Garanties affectées aux présents titres.**

« Aux termes des Articles 9 et 11 de ses statuts, la Société Impériale des Chemins de fer de la Turquie d'Europe a le droit de créer des obligations ayant pour garantie, à titre de privilège spécial, absolu et exclusif, tout ou partie de la redevance annuelle à payer par la Compagnie Générale d'exploitation des Chemins de fer de la Turquie d'Europe ».

« La Société Impériale des Chemins de fer de la Turquie d'Europe s'engage à affecter, *comme garantie spéciale et exclusive*, aux six mille bons faisant l'objet de la présente émission, *les premières obligations qu'elle créera*, en vertu des Articles 9 et 11 de ses statuts, et ce, jusqu'à concurrence d'une rente annuelle de francs 4,000,000, intérêts et amortissements compris ».

« Aussitôt après leur création, ces obligations seront déposées, à titre de nantissement et comme garantie spéciale et exclusive des 6000 bons, dans les caisses de la Banque Anglo-Autrichienne à Vienne. »

« Ce dépôt devra être opéré par la Société, au plus tard, le 31 décembre 1873, et les obligations ainsi déposées ne pourront être retirées qu'au fur et à mesure du remboursement des bons et proportionnellement au nombre de bons remboursés. »

Toutefois, les susdites obligations pourront être, dans tous les cas, retirées des caisses de la Banque Anglo-Autrichienne, trois mois après l'époque fixée pour le remboursement des bons, alors même que ceux-ci n'auraient pas été tous présentés au remboursement dans ce délai. »

Constantinople, le 15 Juillet 1870.

Par délégation  
du Conseil d'administration,  
Un Administrateur  
(Signature)

Les « garanties spéciales » susmentionnées, se rapportent au Contrat du mois d'Octobre 1869, passé avec la *Société Impériale* des Chemins de fer de la Turquie d'Europe, dans lequel se trouvent des clauses expresses relatives aux ressources à affecter à la construction. Dans les statuts du 11 Octobre 1869, Article 9 (Imprimé I, page 115), il est dit.

« Une seconde catégorie de « titres » pourra être formée par des obligations dont le paiement en principal et intérêts sera à la charge de la Société. »

Elles pourront être créées remboursables avec primes, avec ou sans intérêt fixe, et elles auront pour garantie, à titre de privilège spécial, absolu et exclusif, la redevance annuelle de huit mille francs par kilomètre de chemins de fer, due par la Compagnie d'exploitation (Article 2 du Contrat d'exploitation et Article 8 de l'Acte de Concession).

Le paiement des intérêts ou des primes et de l'amortissement de ces titres sera effectué, sans retenue d'aucune sorte, entre les mains des porteurs, par la Société (1).

(1) Voir aussi l'Article 11 des statuts :

La Société pourra aussi créer, en une ou plusieurs séries, les obligations de la 2<sup>e</sup> caté-

Comparons avec les dispositions ci-dessus les stipulations relatives au placement des capitaux du Fonds des Garanties.

D'après l'Article 3 de la Convention du 5 Octobre 1869, les Fonds déposés auprès de la Société Générale et de l'Anglo-Austrian Bank devaient être placés soit :

1<sup>o</sup> en titres du Gouvernement Ottoman jouissant de garantie spéciale ; »

2<sup>o</sup> en obligations émises en représentation de la redevance garantie par la Compagnie Générale d'exploitation du réseau ottoman ;

3<sup>o</sup> en obligations des Chemins de fer Sud-Autrichiens Lombards ou des Chemins de fer Autrichiens de l'Etat ;

4<sup>o</sup> enfin en toutes autres obligations des Chemins de fer Autrichiens jouissant de la garantie de l'Etat, sauf, pour ces dernières qui ne sont pas dénommées, à obtenir l'agrément du Gouvernement Impérial Ottoman.

Il résulte, de l'alinéa 2 susénoncé, que la Compagnie d'exploitation avait, en effet, la faculté de placer des sommes du Fonds de Garantie en certaines obligations de la *Société Impériale*.

Seulement, la question est de savoir sous quelle forme, pour quel montant et dans quelles circonstances, elle devait y procéder. Nonobstant les déductions sagaces de MM. Brunet et Jacobs, je ne puis me

---

gorie, dont il est question à l'Article 9 ci-dessus, et les émettra au fur et à mesure de ses besoins.

La totalité de ces obligations ne pourra exiger une annuité supérieure à 16 millions de francs, pour le service des intérêts, des primes et de l'amortissement, soit 8,000 francs de rente par an, sur une longueur de 2,000 kilomètres de Chemin de fer.

Dans le cas où la totalité du réseau ne comporterait pas 2,000 kilomètres et où, par conséquent, la rente totale à fournir par la Compagnie d'exploitation ne s'élèverait pas à 16 millions de francs par an, la Société devrait garder la part proportionnelle de titres à la souche, ou déposer dans ses caisses, inaliénables, des obligations de la Compagnie des Chemins de fer autrichiens du Sud, ou de toute autre Compagnie de Chemins de fer Autrichiens jouissant de la garantie de l'Etat et rapportant un intérêt fixe suffisant pour parfaire le chiffre de 16,000,000 de francs de rente.

La Société pourra, dans cette dernière hypothèse seule, émettre la totalité des ses obligations de la seconde catégorie absolument comme si la longueur de son réseau était de 2,000 kilomètres.

convaincre que le placement en 949 bons de cette nature, tels qu'ils se trouvaient déposés auprès de l'Anglo-Austrian Bank le jour de sommation (le 22 Février 1873), doit être considéré comme régulier; et cela, pour cette raison décisive selon moi, que le dépositaire était obligé d'administrer l'argent confié à lui « au mieux des intérêts du déposant » (Article 3 de la Convention du 9 Octobre 1869), et ne devait pas, de propos délibéré, *subordonner* les droits du déposant aux intérêts d'une Compagnie amie et poursuivant avec lui un but commun.

C'est pour une double raison que je ne puis reconnaître ce placement comme conforme à l'Article 3, aussi bien à cause de l'émission que pour les opérations faites au sujet de ces bons.

I.—A cause *de la forme et du mode de l'émission.*

D'abord, la destination du Fonds de Garantie s'opposait manifestement à ce que des sommes y fussent immobilisées pour un terme de 5 ans,—jusqu'au 15 Juillet 1875,— puisque les versements devaient servir à couvrir des déficits considérables qui étaient à prévoir. Déjà pour cette raison, il fallait mettre expressément le Gouvernement au courant, conformément à la nature d'un « *bona fidei contractus* » (contrat de bonne foi) qui est le propre du dépôt. Toutefois, ce défaut était susceptible d'être couvert, dans le cas où ces bons auraient été garantis par des sûretés effectives, au point d'en faire des titres de bourse « négociables » et ayant cours fixe. L'expression « obligations émises », employée dans l'Article 3, ainsi que l'énumération des titres parmi les valeurs *ayant cours* à la bourse, relèvent déjà l'intention des Parties à cet égard. En effet, le Fonds de Garantie, lequel, aussi longtemps que durait sa destination, devait être dépensé annuellement, ne pouvait être placé qu'en valeurs susceptibles d'être converties en argent sans perte sensible. Mais alors, une garantie spéciale en *perspective* ne suffisait, il fallait la *constituer*. Une simple promesse d'une sûreté que le débiteur, à défaut de paiement, doit réclamer par voie d'un procès ordinaire, n'est d'aucune valeur pour le crédit du titre. Un titre de cette nature n'a même pas le caractère d'une lettre de change, mais seulement celle d'un simple bon (titre ou *issuance de dette*). Aussi, les titres dont il s'agit n'ont jamais été, de l'avis de la Compagnie, émis à la bourse; ils n'ont jamais obtenu de valeur commerciale; le Gouvernement doute même que le nombre indiqué en ait été effectivement créé. La négociation éventuelle de ces titres à la bourse,

n'aurait probablement pu être opérée qu'avec de graves pertes. Mais, comme il a été déjà dit, on ne l'a jamais essayé. Ces titres sont restés en portefeuille pendant des années et ils y restent encore. Le but poursuivi par cette émission aurait été atteint d'une façon bien plus simple, si la Société Impériale avait signé et remis un bon de 9,490,000 francs portant intérêts à 6 % et remboursable le 15 Juillet 1875.

Si, au lieu de ce simple procédé, le bon a été divisé en 949 feuilles à 10,000 frs chacune, il y a lieu de supposer qu'on a choisi cette forme dans un certain but, c'est-à-dire pour satisfaire le *texte littéral* de l'Article 3, et que, pour le même motif, on s'est servi des expressions « émis » et « acheté », quoiqu'elles ne répondissent point à la *réalité* et qu'elles induisissent en erreur sur la nature du titre en question. Le Gouvernement était, selon moi, en droit de désavouer ce placement manifestement contraire à la destination du Fonds de Garantie.

En second lieu, je trouve que la manière d'agir de la Compagnie, *après* la première acquisition de ces titres, ne s'accorde point avec les devoirs d'un dépositaire.

Il est évident que les stipulations du Contrat du 5 Octobre 1869, par lesquelles le Gouvernement avait consenti à ces placements, sont liées entre elles. La Société Impériale avait *la faculté* de créer des obligations de cette nature et le Fonds de Garantie, constitué pour la Compagnie d'exploitation, devant lui en servir de sûreté. La Compagnie d'exploitation, de son côté, avait *la faculté* de placer les sommes versées au Fonds de Garantie en de pareilles obligations.

Il ne s'en suit pourtant pas qu'elle était en droit de verser simplement tout le Fonds de Garantie dans la caisse de la Société Impériale et de remettre, en échange, dans la sienne des bons de cette Société, comme elle semble croire qu'il lui était permis.

Un placement dans lesdites obligations exigeait, de prime abord, une grande prudence ; car le dépositaire a dû se dire que si la Société Impériale (malgré les autres garanties qu'elle offrait) devenait insolvable, il ne restait plus d'autre sûreté pour les millions dus, que la garantie spéciale constituée pour la Société Impériale et qui consistait précisément dans le Fonds de Garantie. Mais alors, ce dernier aurait été de nouveau identique avec les bons restés en souffrance !!

C'est pourquoi, elle aurait dû procéder avec ménagements préci-

sément dans l'achat de ces valeurs et distribuer les fonds proportionnellement dans les différentes valeurs de placement, en ne perdant pas de vue la situation légale et la garantie qu'offrait la Société Impériale.

Or, au lieu d'avertir le Gouvernement, avant la première acquisition de ces bons d'un caractère douteux, pour lui permettre d'examiner si ce nouveau genre d'obligation répondait aux dispositions de l'Article 3 de la Convention, la Compagnie se contenta de faire— dans une lettre du 1<sup>er</sup> Juillet 1871 — la communication suivante au Ministère des Finances.

« Nous avons *acheté*, en conformité de l'Article 3 de la Convention, 373 obligations *émises* en représentation de la relevance garantie par la Compagnie d'exploitation, à 10,000 francs chacune et qui « porteront intérêt, à partir du 15 Juillet prochain, d'une valeur totale de 3,714,458 francs 35cs. »

Cette notification ne répondait guère, à plusieurs égards, aux devoirs du dépositaire.

Ce n'était déjà pas sans intention que le dépositaire avait négligé d'observer la stipulation de l'Article 3 qui l'obligeait à communiquer au Gouvernement les *numéros* des titres achetés. Il s'est soustrait, de cette façon, à l'obligation assumée par lui de n'opérer « aucune mutation » de ces titres, sans les offrir préalablement au déposant au cours du jour. Cependant, vu la nature douteuse de ces bons, il existait des motifs sérieux d'éclairer davantage le Gouvernement à leur égard, ce qui pouvait se faire le plus simplement du monde par la présentation d'un exemplaire des titres nouvellement créés, afin de permettre au Gouvernement d'apprécier si ce placement répondait à l'esprit des arrangements intervenus. Les raisons pour en agir ainsi, acquéraient un caractère encore plus urgent, par suite des changements essentiels survenus dans le courant de l'année 1871. Après la mort d'Ali Pacha, au mois de Septembre 1871, s'opéra bientôt le revirement plusieurs fois mentionné par la Compagnie, dans la politique de la Sublime Porte. Le nouveau Grand-Vézir, Mahmoud Pacha, tentait à annuler les anciens Contrats de Concession, à prendre à la charge du Gouvernement lui-même la construction du Chemin de fer, à dissoudre



l'ancienne Société de Construction, en faisant disparaître, de cette façon, l'objet même du Fonds de Garantie.

Là-dessus s'engagèrent de longues négociations et, sous la pression croissante du Gouvernement, les Sociétés se virent contraintes de céder. En Avril 1872, l'Acte préliminaire fut conclu par le Grand Vézir, Mahmoud Pacha, et, le 18 Mai 1872, intervint la Convention définitive dont l'Article 1 est ainsi conçu.

Article 1.— « La Concession accordée à M. le Baron de Hirsch « par Convention du 17 Avril 1869 et Firman Impérial du 7 Octobre « de la même année, et retrocédé par M. le Baron de Hirsch à la « Société Impériale des Chemins de fer de la Turquie d'Europe, re- « devient complètement la propriété du Gouvernement Impérial, en ce « qui touche la Société Impériale des Chemins de fer de la Turquie « d'Europe ».

« Pour ce qui concerne les relations de la Société Impériale avec « la Compagnie Générale pour l'exploitation des Chemins de fer de la « Turquie d'Europe, le Gouvernement Impérial Ottoman est complète- « ment substitué à la Société Impériale, conformément aux stipulations « du Traité d'exploitation entervenu en date de ce jour ».

« Dans les six mois de la signature de la présente Convention, l'as- « semblée générale des actionnaires de la Société Impériale des Che- « mins de fer de la Turquie d'Europe, devra avoir prononcé la dissolu- « tion et la mise en liquidation de ladite Société ».

Par le retour de la construction du Chemin de fer entre les mains du Gouvernement, le but du Fonds de Garantie avait disparu ; ce Fonds sur lequel le dépositaire n'avait plus aucun droit à faire valoir, devait faire retour au déposant comme un simple dépôt. La situation légale, sur la base de laquelle la Société Impériale avait été autorisée à émettre des obligations, se trouvait entièrement molifiée. Mais au lieu de tenir compte de cette nouvelle situation et de demander, en conséquence, des instructions au Gouvernement, la Compagnie continue, pendant presque une année et demie, à garder le silence.

Sans notification au Gouvernement et sans la communication d'usage des comptes-courants annuels ou semestriels (ou même trimestriels,

puisqu'il s'agissait d'un dépôt de fonds d'État), on opère, au mois d'Octobre 1871, une nouvelle « émission » et un nouvel « achat » de 91 bons de la Société Impériale et, au mois de Janvier 1872, encore une émission et un autre achat de 8 bons, c'est-à-dire un transfert d'environ un million à la Société Impériale.

Cette manière de procéder continue en 1872. Le 10/12 Mai de ladite année, on fait encore deux « émissions » considérables (233 et 244) de bons en question et on transfère la contrevaieur (2,770,000 frs) à la Société Impériale ; et cela, *immédiatement avant* la conclusion de la nouvelle Convention du 18 Mai 1872, voire même plusieurs semaines *après* le 20 Avril, date à laquelle les préliminaires en étaient déjà signés avec le Grand-Vézir. Même après cette opération douteuse et malgré les interpellations réitérées, les Sociétés dépositaires n'ont pas cru nécessaire de présenter des comptes annuels et semestriels, jusqu'à ce qu'enfin le Gouvernement, par sa lettre du 20 Novembre 1872 adressée à l'Anglo-Austrian Bank, se décide à les interpellier d'une manière sérieuse (Annexe 5, Article 1), en leur écrivant que, « depuis le mois de Juillet 1871, le Ministère, malgré des « réclamations réitérées, n'a reçu aucune communication de cette nature « (savoir, sur le placement du Fonds de Garantie) et manque, par « conséquent, de renseignements sur la suite des opérations concernant « ce Fonds . . . — Je viens vous prier, dès lors, de vouloir bien nous « expédier, dans le plus bref délai possible, un *bordereau détaillé* énon- « çant la *nature* des titres achetés avec le produit des deux derniers « versements, etc. etc ».

C'est l'Anglo-Austrian Bank qui répond, en premier lieu, par une lettre du 18 Novembre 1872 (Annexe 8, AI), en adressant le compte du Fonds de Garantie du 21 Mai jusqu'au 3 Novembre 1872 (et, de plus, deux autres comptes semestriels pour la période précédente), et en notifiant, en même temps, que la Compagnie d'exploitation « laquelle est chargée conjointement avec nous de la gestion du Fonds de Garantie », ne vaquerait plus au placement des sommes disponibles s'élevant actuellement à 2,899,988 francs, mais qu'elle bonifie sur les sommes disponibles un intérêt de 5 %.

Presque en même temps, la *Compagnie d'exploitation* fait savoir, par sa lettre du 20 Novembre 1872, que la *Société Impériale* s'était op-

posée au remboursement au Gouvernement Impérial du Fonds de Garantie, opposition à la suite de laquelle le remboursement n'a pas eu lieu.

Si on examine maintenant le bordereau annexé à la première de ces notifications, on n'y trouve, comme indication détaillée de ce placement, que la mention laconique : « Juillet 10, encaissement de 949 bons à francs 300 », et à la fin : « montant des effets » en portefeuille : « 949 bons à francs 10.000 de la Société Impériale ». Ceci répondait-il à la demande directe d'une indication « détaillée » sur le placement des bons qui, avant comme après, sont restés invisibles pour le Gouvernement ? En cet état, on ne pourrait guère reprocher au Gouvernement d'avoir cherché à mettre fin à cette situation par l'acte d'huissier du 22 Février 1873.

Cependant, cette sommation est demeurée sans résultat; les 949 bons sont restés en portefeuille et on les a passés en compte avec un intérêt de 6 %, sans que, toutefois, le dernier coupon eût été encaissé et encore moins que le capital devenu remboursable le 15 Juillet 1875, ait été réclamé de la Société Impériale qui était entrée en liquidation déjà depuis longtemps.

Le paquet des bons dont le Gouvernement assure n'avoir vu un exemplaire que lors des débats par devant le Tribunal Arbitral, resta comme une valeur morte en dépôt auprès de la Compagnie d'exploitation et fut cependant encore une fois transmis, en 1887, à l'Anglo-Austrian Bank.

Quelque étrange que ce procédé puisse paraître de prime abord, il s'explique clairement par l'intention d'aider la Société Impériale amie, à recouvrer ses créances au moyen d'une *compensation*, intention qui se trouve, du reste, exprimée dans le mémoire avec une entière franchise (voir AII, 6, 7.)

C'est pour faciliter cette sorte de compensation que la Compagnie d'exploitation et la Banque Anglo-Autrichienne, d'accord avec le Gouvernement (?)<sup>(1)</sup>, ont placé en bons de la Société Impériale la somme de francs 4,770,000 qui se trouvait disponible au mois de Mai 1872. La Compagnie, en agissant ainsi, a certainement envisagé sa

---

(1) C'est l'Arbitre qui a mis ce point d'interrogation entre parenthèses.

situation de dépositaire à un point de vue erroné en droit, toute autre supposition n'étant pas admissible à l'égard d'une Société si honorable ; mais une erreur juridique n'est pas excusable en droit civil. Elle ne croyait pas agir illégalement en aidant la Société Impériale à recouvrer ses créances au moyen d'une compensation avec les sommes du Fonds de Garantie. Dès lors, ce procédé résultait d'un accord entre la Société Impériale, alors sous la direction du Baron de Hirsch et la Compagnie d'exploitation, alors sous la Direction de M. Earle. Lorsque, vers la fin de l'année 1871, l'annulation de sa Concession était à prévoir, la Société Impériale—étant donné les embarras financiers de la Sublime-Porte—avait le désir naturel de chercher à se couvrir de ses créances sur le Gouvernement, au moyen des sommes liquides du Fonds de Garantie qui—ainsi qu'il résulte des statuts de la Société—était, en effet, destiné à lui servir éventuellement de sûreté. Elle évaluait ses réclamations—pour la plupart liquides—à 7 millions de francs qui allaient bientôt s'élever à 9,784,000 francs. C'est probablement dans ce but que déjà le deuxième lot de 91 bons a été « émis » en Octobre 1871. En tout cas, il en a été ainsi des deux derniers lots, soit 477 bons, dont « l'émission » a eu lieu en Mai 1872, c'est-à-dire quelques jours avant la signature de la nouvelle Convention du 18 Mai 1872.

La Société Impériale allait recevoir, de cette façon, francs 9,577,111.78, c'est-à-dire le montant approximatif des réclamations qu'elle pouvait avoir contre le Gouvernement.

Aussi, sur l'opposition de la Société Impériale, la Compagnie d'exploitation refusa-t-elle la restitution du Fonds de Garantie (Annexe 6, A), et le fait plus que singulier qu'on s'est abstenu d'éclairer le Gouvernement sur la nature de ces bons, ne doit-il pas provenir également de la crainte d'une opposition prévue de sa part ? Il est vrai que le Baron de Hirsch agissait, en cette affaire, comme représentant d'intérêts légitimes, c'est-à-dire de ceux de la Société Impériale dont il était alors le Directeur, mais il n'agissait pas dans l'intérêt du Gouvernement. Cet intérêt, la Compagnie d'exploitation était tenue, par contrat, de le sauvegarder aussi bien pour elle que pour ses sous-dépositaires et il ne lui était pas permis, dans cet état de choses, de s'engager en une pareille affaire sans méconnaître ses devoirs envers le déposant.

En transférant tacitement les versements du Fonds de Garantie à la Caisse de la Société Impériale, la Compagnie d'exploitation a lésé les droits du déposant qui avait légalement la faculté de retirer le dépôt, nonobstant une opposition ou une exception de compensation. Le déposant était ainsi forcé — s'il réclamait de la Société Impériale le paiement des 9,449,000 francs, en échange des bons à lui remis—de supporter la compensation de cette somme contre les créances liquides de cette Société. Par conséquent, la Compagnie—en plaçant les sommes du Fonds de Garantie en bons de la Société Impériale—n'avait pas agi « au mieux des intérêts » de son déposant, mais en faveur de cette Société liée avec elle par de nombreux intérêts, et, de cette façon, elle a méconnu ses devoirs de gardienne d'un bien à elle confié.

Dans la Convention du 5 Octobre (Article 3, alinéa 3), le dépositaire avait assumé l'obligation expresse suivante.

« Toutes les sommes disponibles sur les versements effectués par « le Gouvernement, seront placées, dans les conditions qui viennent d'être définies, pour le compte du Gouvernement et au mieux de ses intérêts. »

Le Méljellé, Article 780, relève le devoir de ne pas traiter l'objet confié moins bien que le sien : « Le dépositaire garde lui-même « la chose déposée comme sa propre chose. » De même, le Code Civil français, Article 1927, dit : « Le dépositaire doit apporter, dans la « garde de la chose déposée, le même soin qu'il apporte dans la garde « des choses qui lui appartiennent. » C'est dans le même sens que le juriste Celsus s'exprime dans le passage suivant (L. 32. D. Depositum) cité dans la jurisprudence française :

*Nisi ad suum modum curam in deposito frastat, fraude non caret nec chim salva fide minoremus quam suis rebus diligentiam prastulat. »*

(Le dépositaire est en faute s'il ne prête au dépôt le soin dont il est coutumier, car, sans trahir la bonne foi, il ne doit point être, dans ses affaires, moins diligent que dans les siennes.)

Or, une Compagnie si prudemment dirigée n'aurait certes pas exposé ses propres fonds confiés en dépôt à une exception de compensation d'un tiers.

Si, en présence de ces graves fautes du dépositaire, MM. Brunet et Jacobs, font valoir que le Gouvernement a également été en

faute en apportant, en cette affaire, nombre de retards et que, pour cette raison, il y a lieu de supposer qu'il a tacitement consenti à ce procédé.—cette argumentation ne paraît pas justifiée, en égard, d'abord, à la lenteur avec laquelle agit en général une Administration Financière Centrale. Le Gouvernement pouvait également supposer, avec raison, que les obligations dont l'indication répondait *au texte* de l'Article 3 de la Convention, aient été ainsi émises et achetées de bonne foi, d'après l'esprit de la Convention, comme titres ayant cours à la bourse. La forme des communications qui lui ont été transmises à l'égard de ces bons, n'était que trop faite pour l'induire en erreur sur la nature de ces titres. Le Gouvernement a, en outre, insisté à plusieurs reprises, en 1872, pour avoir quelques indications plus détaillées sur le placement du Fonds de Garantie, et, après en avoir reçu la réponse ci-haut mentionnée et entièrement insuffisante, il a signifié la sommation formelle. En conséquence, il ne saurait être question d'un consentement de sa part. L'assertion maintes fois répétée que le Gouvernement avait admis la compensation, est restée sans aucune preuve. Si le Président de la Société Impériale prétend, dans une lettre postérieure du 1<sup>er</sup> Décembre 1872 (Annexe I, BII), que le Gouvernement avait été d'accord « en principe » au sujet de la compensation, le dépositaire avait d'autant plus de raisons de demander au Gouvernement—avant de remettre les millions du Fonds de Garantie à la Société Impériale — s'il y avait accord et *jusqu'à quel point*, il existait.

La Compagnie ne peut pas davantage prétendre que le soi-disant « achat » des 949 bons n'ait pas été effectué par elle, mais par l'Anglo-Austrian Bank, et que ces bons aient été déposés auprès de cette dernière. Cette banque affirme expressément, dans sa lettre du 28 Décembre 1887 (Annexe II, AI), que ces bons lui ont été transmis, en trois lots de 233,464 et 252 titres, par la Compagnie d'exploitation. Le fait est que ces titres ont été achetés à la suite d'un accord entre la Société Impériale et la Compagnie d'exploitation. Les titres transmis, dans la suite, par la Compagnie et spécialement le non-paiement du capital le jour de l'échéance, soit le 15 Juillet 1875 — dont MM. Brunet et Jacobs reconnaissent également le caractère fictif — prouvent de nouveau combien, dans cette opération,

les intérêts du déposant ont été subordonnés à ceux de la Société Impériale amie. La Compagnie allègue qu'il n'appartenait point à elle, mais au Gouvernement, d'intenter une action contre la Société Impériale. Mais, le devoir d'éclairer, dès le début, le Gouvernement sur le caractère de ces bons, était, pour elle, d'autant plus impérieux !

Par tous ces motifs, je suis d'avis que l'acquisition des 949 bons était absolument « irrégulière » et ne pouvait lier le Gouvernement, et que la Compagnie *n'était pas* en droit d'imposer ces bons en paiement, le jour de la sommation. Elle doit plutôt restituer en espèces le prix d'achat de ces bons et en payer les intérêts légaux. Je me rappelle parfaitement que, dans le monde financier, à cette époque (1871—1873), les principes régissant les devoirs d'un dépositaire d'argent, étaient parfois relâchés. Comme le « *depositum irregulare* » (dépôt irrégulier) se transforme, avec quelques modalités, facilement en un prêt, dans les affaires, on s'habitue aisément à perdre de vue la limite qui sépare le prêt du dépôt et à traiter ce dernier comme le premier. Par suite de ce relâchement de principes en fait de dépôt, bien des personnes ont perdu leur fortune confiée à des mains fidèles.

Mais, si les Parties en cause choisissent pour Arbitre un jurisconsulte qui remplit depuis 50 ans des fonctions dans les cours de justice, celui-ci ne peut agir qu'en magistrat, mission qui consiste à réprimer les abus et le relâchement des mœurs, et à accorder au dépôt d'argent—tant qu'il conserve le caractère d'un bien confié—la protection légale qui lui est due, en vue de maintenir la bonne foi dans le commerce. La promesse du dépositaire de gérer le dépôt « au mieux des intérêts du propriétaire », ne doit pas être un vain mot, ni dans un dépôt effectué par un particulier, ni dans un dépôt de fonds d'Etat qu'il n'était permis—comme dans le présent cas—de placer, en toute prudence, qu'en titres sûrs et d'une valeur courante. La Cour Suprême d'Allemagne aussi (le Reichsgericht) s'est constamment refusée d'admettre toute tentative d'opposer des exceptions de compensation dans le « *depositum irregulare*. »

Pour ce qui concerne, enfin, le placement fait en bons du Trésor du Gouvernement Ottoman et en obligations lombardes, il répondait, en effet, aux dispositions du Contrat. Le déposant était obligé de sup-

porter lui-même une perte éventuelle du cours et de les reprendre en paiement au cours d'achat, lors de la restitution. Mais, cette restitution aurait dû se faire effectivement sans opposer quelque exception, après la mise en demeure formelle. Conformément à la nature d'un bien confié, le Médjellé, de même que la loi française et la loi romaine, dispose, que le dépôt peut être retiré à tout moment.

Article 774.— «Celui qui fait le dépôt et celui qui le reçoit ont également la faculté de résoudre le contrat à tout moment» (comparez avec l'Article 794).

Le dépositaire avait la *faculté* de restituer les titres en nature ou bien d'en remettre la valeur en argent (en la majorant, le cas échéant, d'une somme représentant la perte éventuelle du cours), vu que le dépôt irrégulier se résout, à la fin, en une somme d'argent (*ut tantumdem restitatur* : pourvu qu'il soit restituée la contrevaletur). Mais, s'il ne fait ni l'un ni l'autre, il est, à mon avis, responsable de l'équivalent en argent dont il doit bonifier les intérêts moratoires. C'est pourquoi, je pense que la Compagnie d'exploitation doit également payer les intérêts moratoires de l'équivalent en argent de ces titres. C'est dans ce sens que je dois décider la question suivante.

---

### Question 3, connexe.

Le Gouvernement était-il fondé d'ajouter, au capital, certaines sommes que la Compagnie a touchées, à titre d'intérêts des bons du Trésor Ottoman et des obligations lombardes, après la mise en demeure, et d'en réclamer 12 % d'intérêts moratoires ?

Je trouve que l'opinion affirmative des Arbitres Ottomans n'est pas fondée en droit, mais qu'elle est peu importante quant au calcul. La Loi fixe l'intérêt moratoire à 12 %, lequel comprend tous dommages et intérêts (Appendice au Code de Commerce Ottoman, Article 697). C'est pourquoi, il ne paraît pas admissible d'ajouter, au capital, les intérêts touchés par le débiteur en demeure, après la sommation, et d'en compter de nouveau 12 % d'intérêts moratoires. Mais, je trouve également cette erreur de calcul, car, d'après ce qui précède, le



Gouvernement était en droit de passer en compte ces bons du Trésor et ces obligations lombardes, déjà à partir du jour de la sommation, et bien que lesdits titres avec les intérêts échus figurent, dans le compte, seulement à une date postérieure, la différence de calcul est si minime que, pour cette divergence, je ne veux ni ne peux (Article 10 de l'Acte du Compromis) m'écarter de l'avis de MM. les Arbitres Ottomans.

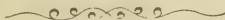
A mon avis, le Gouvernement n'était également pas tenu de reprendre en nature, les 2,600 obligations lombardes encore existantes, sans compter les intérêts moratoires de leur contrevaleur en argent. Il pouvait passer en compte, comme capital dû, le prix d'achat ou bien l'équivalent en espèces de ces titres, à partir du 23 Février 1873. Comme il ne l'a pas fait, je ne puis juger au delà de sa propre demande.

*En conclusion, en ce qui concerne les questions 2 et 3, j'accepte, sans modification, l'avis de Messieurs les Arbitres Ottomans, quant au compte dressé pour le capital et les intérêts.*

Je ne puis point méconnaître que les conséquences légales de la demeure encourue par la Compagnie, soient très dures, vu que le taux de 12 % ne répond plus, même en Turquie, aux transactions financières actuelles, et qu'il a été, à raison de ce fait, réduit à 9 % par la Loi de 1887, sans toutefois, avoir effet rétroactif sur des droits acquis. La situation se prêterait bien à ce qu'un Arbitre choisisse un moyen terme, droit dont MM. les Arbitres ont fait un usage si équitable en maintes occasions. Mais, je regrette d'en être empêché par la clause de l'Acte du Compromis portant : « Le Sur-Arbitre devra se ranger, dans tous les cas, à l'un des avis exprimés par les Arbitres « divisés. »

En ce qui concerne le Baron de Hirsch, je répète mon avis déjà exprimé qu'on ne saurait le rendre personnellement responsable de « l'émission » des 919 bons. Dans ces opérations il représentait les intérêts légitimes de la Société Impériale, alors dirigée par lui, et, dans la procédure arbitrale actuelle, il a fait, sur ce point, ses déclarations avec une loyale franchise.

Mais la Compagnie d'exploitation doit répondre de ces opérations irrégulières en payant des intérêts moratoires.



#### Question 4.

Les intérêts moratoires doivent-ils — en conséquence de la Loi du 22 Mars 1887 — être limités de façon qu'ils ne dépassent pas le montant du capital ?

Ladite Loi édicte la réduction à 9 % du taux de 12 % antérieurement en usage en Orient, et prescrit — ainsi que le droit romain le faisait déjà — que les intérêts ne doivent pas s'élever « *ultra alterum tantum* » (au-delà du capital). Le texte de cette Loi m'a été communiqué en turc, en français et en allemand, par l'Ambassade Impériale Ottomane. Il est ainsi conçu.

Article 1. — « A dater de la promulgation du présent Règlement, le maximum de l'intérêt de toutes sortes de créances, ordinaires et de commerce, est fixé à 9 % l'an ».

Article 2. — « Les obligations contractées antérieurement à la promulgation du présent Règlement, à raison de 12 % l'an, sont et demeurent payables jusqu'à la date de la promulgation du présent Règlement ».

Article 3. — « Si, par une disposition, dans le billet d'obligation, ou bien par la preuve que l'intérêt a été ajouté au capital, il est constaté qu'un taux supérieur au taux légal a été convenu entre le débiteur et le créancier, le taux sera réduit à 9 % l'an ».

Article 4. — « Quel que soit le nombre des années qui se soient écoulées, les intérêts d'un prêt ne doivent pas dépasser le chiffre du capital ».

« Il est défendu à tous les juges d'adjudger des intérêts dépassant le montant du capital ».

Article 5. — « Il est interdit de faire courir des intérêts composés en un prêt ».

Article 6. — « Tant que les prêts et emprunts continueront d'exister entre le débiteur et le créancier, soit qu'il y ait un transfert de compte, soit que le billet d'obligation ait été renouvelé ou modifié, les réclamations pour la réduction du taux usuraire au taux légal, seront recevables. Mais, si la dette a été complètement payée et que toutes opérations aient été closes entre le créancier et le débiteur, les

« réclamations pour restitution des intérêts usuraires ne seront pas recevables. »

Article 7.—« A dater de la promulgation du présent Règlement, le Règlement sur le taux d'intérêt du 16 Chewal 1280 est et demeure abrogé. »

Article 8.—« Le Ministère de la Justice est chargé de l'exécution du présent Règlement ».

Un léger doute pourrait provenir de ce que, dans les journaux ottomans que j'ai sous les yeux, le texte de l'Article 4, *in fine*, est ainsi traduit :

« Il est, en général, défendu aux juges d'adjuger des intérêts dépassant le capital ».

Il semblerait en résulter que la Loi défend, en général aux Tribunaux d'adjuger, en n'importe quel procès, des intérêts dépassant le montant du capital. Mais, la texte turc de la Loi qui m'a été remis, ne contient pas les mots « en général » (*oumoumen*), mais seulement les mots « *bildjunlé bukkiam memnou dir* » c'est-à-dire « il est défendu à tous les juges ». Du reste, il n'y a pas lieu de s'arrêter à cette phrase finale, puisque, dans les Lois Ottomanes, il est de style de joindre à la disposition législative une instruction pour le juge ; et, le cas échéant, on y ajoute même un exemple explicatif.

Malgré cela, MM. Brunet et Jacobs attribuent à cette Loi une force rétroactive, même quant aux intérêts moratoires dont la Loi ne parle pas, parce que des lois de cette nature—« qui sont édictées dans l'intérêt de l'ordre public—sont censées avoir un effet rétroactif dans l'intention du législateur. »

C'est avec raison que les Arbitres Ottomans contestent une interprétation aussi étendue et incompatible avec le texte de la Loi. Ils font valoir que le but notoire de celle-ci n'était que de prévenir la conclusion des contrats usuraires. Cette opinion a pour elle, dans tous les cas, le texte clair de la loi.

En effet :

l'Article 1<sup>er</sup> ne parle que des dettes ordinaires et commerciales,

l'Article 2, de dettes *contractées*,

l'Article 3, des clauses d'un *bon*,

l'Article 4, des intérêts d'un *prêt*,

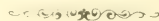
l'Article 5, des intérêts composés d'un *prêt*,  
l'Article 6, d'un taux *usuraire*.

Si déjà il n'est pas à présumer que le législateur ait eu l'intention de porter atteinte aux droits acquis des particuliers, on peut encore ajouter que, dans les Lois Ottomanes, (Recueil, Tome I, page 16), sous la rubrique « Dispositions Générales » (date de la Sanction Impériale : 25 Juillet 1872), on trouve le texte suivant : « Les dispositions d'une Loi ou d'un Règlement ne peuvent avoir d'effets rétroactifs. En sont exceptés, toutefois, celles qui atténuent les peines. »

Je ne doute point, par conséquent, que la loi concerne les intérêts conventionnels et non les intérêts moratoires *proprement dits*, dont elle aurait dû faire mention à l'Article 1<sup>er</sup> ou ailleurs, si elle avait voulu les comprendre, à l'instar, par exemple, de l'Article 293 du Code de Commerce allemand.

Toujours est-il que l'Article 4 ne parle que des intérêts d'un *prêt*, tandis qu'il s'agit ici d'un dépôt. Il est vrai que, pour sauvegarder l'ordre public, une loi de cette nature peut avoir, sur les contrats déjà conclus et en cours d'exécution, un effet rétroactif, en ce sens qu'elle arrête le cours des intérêts ; mais elle n'annule pas rétroactivement le droit aux intérêts déjà antérieurement acquis.

Par conséquent, *dans cette question aussi, je me rallie à l'avis des Arbitres Ottomans*, sous la restriction également adoptée par eux que les intérêts moratoires, qui ont déjà dépassé le capital, ne peuvent plus courir à partir de la publication de la Loi.



### Question 5.

La compensation est-elle admissible, soit avec effet rétroactif, soit de toute autre façon, contre la répétition réclamation d'un dépôt ?

Dans cette question aussi, je me range à l'avis des Arbitres Ottomans.

D'après eux, la Loi Ottomane ne connaît pas la compensation. Sans entrer dans la question de savoir si cette affirmation est exacte d'une façon aussi générale, il est de la nature d'un dépôt que le bien confié doive

être restitué sans qu'il soit permis d'opposer une exception (Code Civil français, Article 1293). On ne peut même pas refuser la restitution au déposant, pour cause d'un délai convenu (Médjellé, Article 774, 794). Le dépôt confié en mains fidèles, doit, d'après une expression de l'Empereur Justinien, être toujours restitué « *prima facie* » (à la première demande). Il ne doit être retenu, ni remis en question, ni diminué par suite d'autres réclamations n'ayant point de connexité avec le dépôt, que le dépositaire croirait pouvoir faire valoir. (Du reste, il n'est même pas question, ici, du droit de rétention exercé en vue de se couvrir des dépenses faites *pour le dépôt*). Ce principe est reconnu, en droit français, comme il l'était déjà en droit romain. Il est constant dans la jurisprudence française et doit être appliqué aussi en droit ottoman, la base (des législations en matière de dépôt) étant la même.

La tentative à laquelle s'est livrée, par erreur, la Compagnie d'exploitation d'aider la Société-Sœur (Société Impériale) dans une compensation, entraîne pour elle de grands préjudices.

Quant aux différents cas de compensation admis éventuellement par MM. Brunet et Jacobs, ils n'ont plus de raison d'être, les prémisses en ayant été écartées. *C'est pourquoi, ma conclusion finale est que je me rallie, en tous points, quant au litige A, à l'avis de MM. Fehmi Pacha et Vahan Effendi*, ainsi qu'il est formulé dans le procès-verbal du 4 Juillet 1888.

« Les Arbitres n'admettent pas le placement en bons de la Société Impériale et, par suite, disent que le Gouvernement ne doit pas les recevoir en nature, que toutes les sommes du Fonds de Garantie sont productives d'intérêt à 12 % l'an, sans limitation au doublement du capital. »

« En conséquence, le Fonds de Garantie à rembourser s'élève à 39,194,994 (trente neuf millions cent quatre-vingt-quatorze mille neuf cent quatre-vingt-quatorze) francs 40 centimes en argent, ainsi que 2,634 obligations lombardes (jouissance 1888), sauf erreur ou omission ».

---

## B.

### DIFFÉREND CONCERNANT LE LOYER A PAYER

#### POUR L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER.

Les nouvelles Conventions de 1872 avaient considérablement réduit et modifié le réseau du Chemin de fer primitivement projeté, et il y était stipulé, de même, d'autres délais et modalités sous lesquels la Compagnie d'exploitation avait à payer la rente kilométrique de 8,000 francs. L'Article principal (l'Article II) de la Convention d'exploitation du 18 Mai 1872 (Imp. II page 50) dispose à cet égard.

Article II.—« Pour les lignes de Constantinople à Sarembej, d'Andrinople à Dédéagatch et de Hermanly à la jonction du Chemin de fer « de Rouchouk-Varna, la période transitoire sera considérée comme terminée, lorsqu'un exercice annuel se sera écoulé *après la mise en exploitation complète de ces lignes* ».

« Pour la ligne de Salonique à Mitrovitza, la période transitoire sera « considérée comme terminée, lorsqu'un exercice annuel se sera écoulé « après la mise en exploitation de la ligne reliant ce Chemin de fer au « reste du réseau ».

Dans les débats sur cette question, le réseau dont parle le premier alinéa de l'Article précité et qui consiste en trois lignes de Chemin de fer, est indiqué d'une manière abrégée, par les lettres (A, B, C,) suivant la désignation employée dans les Conventions. Pour déterminer les obligations de la Compagnie d'exploitation, il est d'une importance décisive de préciser les limites des périodes mentionnées dans l'Article II. Pendant la « période transitoire », elle n'a de paiements à faire au Gouvernement que si les recettes brutes des lignes déjà ouvertes à l'exploitation dépassent la somme de 12,000 francs par kilomètre et par an.

Après l'expiration de la période transitoire, elle est tenue de payer

au Gouvernement un loyer annuel de 8,000 francs par kilomètre pendant toute la période de 50 ans de la Concession.

Mais, les lignes mentionnées dans l'Article 11 n'ont pas été construites, en partie; notamment le tronçon (C) destiné à relier le réseau à la ligne de Roustchouk-Varna, est resté inachevé et la construction en a été interrompue, plus tard, par la guerre turco-russe. Ces lignes — par suite de nouveaux Traités internationaux — se sont trouvées, en grande partie, situées sur le territoire de la Principauté de Bulgarie nouvellement constituée. Ces événements ont donné naissance aux nombreuses réclamations du Gouvernement contre la Compagnie d'exploitation en paiement des loyers arriérés, ainsi qu'à de nombreuses réclamations réciproques de la Compagnie contre le Gouvernement.

Le Gouvernement en partant du point de vue que la redevance kilométrique de 8,000 francs stipulée par l'Articles 11, alinéa 1, doit s'entendre de *chacune* des lignes (A, B, C, D) *séparément*, soutient que la période transitoire aurait pris fin pour *chacune* d'elles *séparément*, au terme y indiqué, savoir: pour la ligne (B), d'Andrinople à Dédéaghatch, à partir du 14 Août 1873; pour la ligne (A), de Constantinople à Sarembeï, à partir du 23 Juin 1874.

Mais, comme—par suite d'une entente dernièrement conclue entre les Parties—le bail a été réglé à nouveau à *partir de l'année 1885*, le Gouvernement borne jusqu'à cette date sa réclamation du loyer. En conséquence, il calcule le loyer échu, pour la ligne (B), à partir de l'année qui a suivi la mise en exploitation jusqu'à la fin de 1885, à 14,643,000 francs 12 c. et, pour la ligne (A), à partir du 23 Juin 1874 jusqu'à la fin de l'année 1885, à 50,511,532 francs 80 c.

Éventuellement et pour le cas où la réclamation entière de 8,000 francs par kilomètre ne serait pas reconnue comme étant due—« suivant la situation spéciale du cas »—il demande un loyer annuel à fixer, par estimation judiciaire, au moins à 5,000 francs par kilomètre, loyer dont le total s'élèverait à 42,112,700 francs.

Il réclame, en outre, pour le deuxième groupe du réseau, un loyer à fixer par estimation, soit une somme de 3,250 francs par an et par kilomètre, pour la ligne de Salonique à Mitrowitza, et une somme de 2,000 francs par an et par kilomètre, pour la section de

Timova à Yamboli, sommes qui s'élevaient à un total de 15,395,800 francs, plus les intérêts légaux.

La *Compagnie d'exploitation*, par contre, demande reconventionnellement, une indemnité pour la perte qui lui aurait été occasionnée par suite de la non exécution des nombreux ouvrages que le Gouvernement s'était engagé de faire par les Articles 1, 9, 12, 14, 17 de la Convention d'exploitation, en vue de développer le trafic du Chemin de fer; elle qualifie ses demandes reconventionnelles (sous les Nos V à VIII de ses réclamations), d'indemnité pour la non exécution des obligations contractées par le Gouvernement relativement à la construction des Chemins de fer de jonction, des ports, des quais et des routes, en en spécifiant les lignes, ainsi que les époques, pendant lesquelles elle aurait subi des pertes dans les recettes.

Les Arbitres ont été cependant *unanimentement d'avis*, que toutes ces réclamations réciproques étaient étroitement liées entre elles et qu'en raison de cette connexité, il y avait lieu de les réunir et de donner satisfaction aux contre-réclamations de la Compagnie par une réduction à opérer dans les demandes du Gouvernement. En conséquence, ils ont décidé unanimement de rejeter, comme non justifiée, l'indemnité réclamée par la Compagnie, sub Nos V à VIII de ses conclusions, en tant que demande principale, pour le motif surtout de l'absence d'une mise en demeure régulière; mais, ils ont reconnu, par contre, qu'il y a lieu de prendre en considération la non construction des lignes de raccordement, des routes, des ports, des quais et des entrepôts dans la fixation du loyer à payer pour les lignes exploitées.

Cependant, les Arbitres n'ont pas pu tomber d'accord sur la question de savoir à partir de quel moment devait courir le loyer dû au Gouvernement par la Compagnie, et quel en devait être le montant.

MM. Fehmi Pacha et Vahan Effendi développent de leur côté ce qui suit.

« La Convention d'exploitation du 18 Mai 1872 constitue un bail et ce caractère résulte, tant des termes formels de l'Article 1 et des autres stipulations de ce Contrat que de l'intention évidente des « Parties ».

Or, ils considèrent que le bail conclu et spécialement les dispositions concernant la « période transitoire », sont entachés de vices



essentiels, attendu qu'il leur manquerait la fixation nécessaire d'un loyer déterminé (Article 450 du Médjellé), le délai déterminé requis et d'autres conditions; que, pour cette raison, il y aurait lieu d'appliquer les Articles 458 et 460 du Médjellé portant: « Le Contrat de louage « est nul, lorsqu'il manque de l'une des conditions essentielles à sa « conclusion.—Le louage annulable produit des effets. Toutefois, dans « un contrat de cette espèce, le bailleur ne peut réclamer le prix sti- « pulé, mais a droit à un prix à *fixer par estimation.* »

Dans cette estimation, on devrait, toutefois, prendre en considération que, d'une part, les recettes d'exploitation n'ont pas atteint, par suite d'événements de force majeure, le chiffre présumé et que, d'autre part, la construction, stipulée dans le Contrat, de quais, ports, routes et lignes de raccordement n'a été exécutée qu'en partie. On devrait, en outre, avoir égard à la circonstance que la Convention d'exploitation prévoyait un délai de construction de trois ans environ, une année après l'expiration duquel délai la redevance entière de 8,000 francs devait seulement commencer à courir.

Soit en s'attachant aux prévisions des Parties au moment du Contrat, continuent les Arbitres Ottomans, soit en tenant compte des faits ultérieurs qui ont porté atteinte à ce Contrat dont ils ont rendu l'exécution impossible, il est juste de fixer au 1<sup>er</sup> Janvier 1877, le moment à partir duquel la Compagnie doit être déclarée tenue de payer un loyer au Gouvernement. Le montant de ce loyer ne pourrait être exactement déterminé que par la comparaison des recettes avec les dépenses.

Suivant les données fournies par la Compagnie au Ministère des Travaux Publics, les recettes brutes des neuf exercices, allant le 1<sup>er</sup> Janvier 1877 au 31 Décembre 1885, sont établies comme suit:

1 <sup>ère</sup>	année	1877	. . . . .	15,491,111.14
2 <sup>e</sup>	»	1878	. . . . .	21,783,258.44
3 <sup>e</sup>	»	1879	. . . . .	12,835,636.66
4 <sup>e</sup>	»	1880	. . . . .	8,047,722.57
5 <sup>e</sup>	»	1881	. . . . .	10,609,059.54
6 <sup>e</sup>	»	1882	. . . . .	9,966,232.95
7 <sup>e</sup>	»	1883	. . . . .	11,105,603.43
8 <sup>e</sup>	»	1884	. . . . .	12,418,258.88
9 <sup>e</sup>	»	1885	. . . . .	11,913,440.75
				<hr/>
				114,170,324.36

Les recettes totales des neuf exercices précités, divisées par le nombre de kilomètres en exploitation (1,169 kilomètres 568  $\frac{3}{10}$  mètres) donnent pour résultat francs 10,846,38 de recettes brutes moyennes par kilomètre et par an.

La Compagnie n'a pas fourni des éléments suffisants pour l'évaluation des dépenses, et les comptes-rendus, produits par elle, de ses assemblées générales ne donnent aucun éclaircissement pour les années en question.

Il y a, dès lors, lieu de rechercher une autre base d'estimation quant aux frais d'exploitation.

Les frais d'exploitation des Chemins de fer en Europe ne dépassent pas généralement 50 à 60 % des recettes brutes.

Ce rapport des dépenses aux recettes s'abaisse jusqu'à 40 % pour les Chemins de fer fonctionnant en Turquie.

Pour ce qui concerne spécialement cette Compagnie, les conditions de son exploitation, très économiques (telles que l'absence du service de nuit, le nombre restreint des trains, etc), permettent d'estimer que les frais d'exploitation ont dû varier dans les limites de 5 à 6,000 francs en moyenne par kilomètre et par an.

La somme qu'il est, dès lors, juste d'attribuer à la Compagnie, tant pour ses frais d'exploitation que pour l'intérêt de son capital, ne saurait, en aucun cas, dépasser le chiffre de 7,000 francs par kilomètre et par an qu'elle a, elle-même, fixé dans la Convention du 10/22 Décembre 1885, et cela, encore en vue de l'exploitation internationale qui allait bientôt commencer.

L'exploitation des lignes de Roumélie, pendant les neuf exercices de 1877 à 1885, a donc donné un produit net annuel d'au moins (10,846.38—7000=) francs 3,846.38 par kilomètre.

Le Gouvernement, propriétaire des lignes exploitées qui ont été construites à ses frais, a droit à une partie de ce produit net et il est équitable de fixer sa part à 45 % des recettes nettes, mode de partage adopté, d'un commun accord, dans la Convention de 1885 dont il a été plus haut parlé. Calculée sur cette base, la part des recettes revenant au Gouvernement Impérial, s'élèverait à 1,730 francs 87<sup>c</sup> par kilomètre et par an.

En conséquence, les Arbitres Ottomans concluent qu'il y lieu :

1<sup>o</sup>—de rejeter la demande principale du Gouvernement Impérial Ottoman, ainsi que les demandes Nos V à VIII de la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer Orientaux ;

2<sup>o</sup>—de joindre les demandes No 3 et 4 du Gouvernement, et, faisant droit à ces deux chefs réunis, de condamner la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer Orientaux à payer au Gouvernement Impérial Ottoman, à raison de 1,730 francs 87<sup>c</sup> par kilomètre et par an, sur un réseau de 1,169 kilomètres 568.3 mètres, pour 9 années d'exercices de 1877 à 1885, la somme totale de 18,219,346 francs 40<sup>c</sup> à titre de loyer pour la jouissance des lignes qui lui ont été cédées à bail par la Convention du 18 Mai 1872, avec les intérêts légaux de 9 % l'an, depuis le 9/21 Avril 1888, date du dépôt des conclusions devant la Commission Arbitrale.

MM. Brunet et Jacobs, de leur côté, diffèrent d'avis sur tous les points essentiels, et opposent à cette décision les conclusions suivantes.

La réclamation principale du Gouvernement, relative aux lignes de Constantinople à Sarembey et d'Andrinople à Dédéaghatch, est basée sur l'interprétation qu'il donne à l'Article 11 de la Convention d'exploitation du 18 Mai 1872, interprétation d'après laquelle chacune de ces lignes doit être considérée isolément et doit entrer dans la période définitive, lorsqu'un exercice annuel s'est écoulé depuis sa mise en exploitation complète.

Cependant, le texte de l'Article 11 ne comporte pas cette interprétation ; il porte en effet :

« Pour les lignes de Constantinople à Sarembey, d'Andrinople à Dédéaghatch et de Hermanly à la jonction du Chemin de fer de Roustchouk-Varna, la période transitoire sera considérée comme terminée, lorsqu'un exercice annuel se sera écoulé après la mise en exploitation complète de ces lignes ».

« Il apparaît clairement que ces trois lignes sont groupées pour ne former qu'un tout, lorsqu'il s'agit de déterminer le moment où la période transitoire finit et où la période définitive commence ».

Ils développent alors longuement que, non seulement d'après le texte, mais encore suivant la place assignée au premier alinéa de

l'Article 11 de la Convention d'exploitation, comme aussi d'après le rapport qui existe avec les dispositions y relatives des Contrats antérieurs, ainsi que d'après tous les événements antérieurs et postérieurs, ledit Article 11 ne peut pas être compris dans un sens autre que celui suivant lequel la rente kilométrique de 8,000 francs doit devenir exigible seulement lorsque les trois lignes susénoncées auraient été mises en exploitation comme un réseau uni. Il serait notamment incompréhensible que le Gouvernement Ottoman n'ait pas fait valoir auparavant une créance qui aurait rapporté annuellement au Trésor plusieurs millions. Pour ces raisons, ils sont d'avis que, suivant la Convention, la période transitoire doit être considérée comme ayant continué aussi longtemps que les trois lignes susénoncées n'ont pas été mises en exploitation comme réseau uni.

Pour ce qui concerne la réclamation subsidiaire d'un loyer pour lesdites lignes, ainsi que pour la ligne de Salonique à Mitrovitza et la section de Tirnova à Yamboli, le Gouvernement, disent-ils, se base sur l'impossibilité qu'aurait entraînée le Traité de Berlin de 1878 d'exécuter la ligne de raccordement de Yamboly avec le Chemin de fer de Roustchouk-Varna et celle de Salonique-Mitrovitza avec le reste du réseau, exécution qui dépendait, depuis le 3 Août 1878, du Gouvernement Bulgare ; et que, par conséquent, les conditions étant défaillies, il y avait lieu de substituer au loyer stipulé une indemnité équitable suivant l'estimation du Tribunal.

« Mais il est inexact de dire que la Convention du 18 Mai 1872 « ne contient qu'un loyer conditionnel et d'en conclure que, la condition « étant défaillie, le loyer conventionnel fait défaut et nécessite la déter- « mination d'un loyer d'estimation applicable, depuis la mise en exploi- « tation jusqu'au 31 Décembre 1885 ».

« Il sera démontré ci-après qu'aucune condition n'est défaillie, mais « que le débiteur de la rente kilométrique a renoncé, en certaine me- « sure, au bénéfice d'un terme ».

« Si même il s'agissait de condition, il faudrait ne pas confondre la « condition dont l'accomplissement opère une transformation du loyer, « avec la condition à laquelle on eût pu subordonner l'obligation de payer « un loyer quelconque ».

« En effet, la Convention d'exploitation du 18 Mai 1872 constitue « un bail *suis generis*, divisé en deux périodes, l'une transitoire, l'autre « définitive, pendant chacune desquelles les avantages du bailleur consistent dans un droit de participation aux recettes brutes ».

Il importe peu, disent-ils, que pendant la période définitive, une part minima de 8,000 francs par kilomètre soit garantie au Gouvernement, tandis que pendant la période transitoire, aucun minimum ne lui était garanti. Dans ce cas, il a pu arriver, dans certaines années de recettes insuffisantes, qu'aucune part ne revint au bailleur. Le Contrat de 1872 comporte ainsi un élément aléatoire dont un exemple se trouve dans la Convention conclue avec la Compagnie de Varna-Roustchouk, Convention stipulant un partage de recettes brutes, au-delà de 7,000 francs par kilomètre, entre le bailleur et le preneur.

« Le Gouvernement Impérial reste en défaut d'indiquer la nature « du contrat qui, à défaut de bail, le lierait à la Société d'exploitation « pendant la période transitoire ».

Les Arbitres de la Compagnie n'admettent pas non plus que la disposition suivant laquelle la durée de 50 ans du bail doit être comptée à partir de la mise en exploitation complète de lignes (A, B, C, D, H,) soit entachée d'un vice essentiel, pour n'avoir pas suffisamment déterminé la durée du bail. Mais, disent-ils, « les Arbitres ont à examiner si la période « définitive n'est pas commencée par suite de faits équivalents à l'arrivée « du terme ou à l'accomplissement de la condition inscrite au Contrat ».

Le Traité de Berlin (1) n'a eu d'autre influence sur les droits et

---

(1) ARTICLE 10.—La Bulgarie est substituée au Gouvernement Impérial Ottoman dans ses charges et obligations envers la Compagnie du Chemin de fer de Roustchouk-Varna, à partir du jour de l'échange des ratifications du présent Traité. — Le Règlement des comptes antérieurs est réservé à une entente entre la Sublime Porte, le Gouvernement de la Principauté et l'Administration de cette Compagnie.

La Principauté de Bulgarie est de même substituée, pour sa part, aux engagements que la Sublime Porte a contractés, tant envers l'Autriche-Hongrie qu'envers la Compagnie, pour l'exploitation des Chemins de fer de la Turquie d'Europe, par rapport à l'achèvement et au raccordement, ainsi qu'à l'exploitation des lignes ferrées situées sur son territoire.

Les Conventions nécessaires pour régler ces questions, seront conclues entre l'Autriche-Hongrie, la Porte, la Serbie, et la Principauté de Bulgarie, immédiatement après la conclusion de la paix.

obligations de la Compagnie, que de les diviser comme se divisait le Territoire de la Turquie, mais avec la stipulation formelle que rien n'était changé dans leur ensemble.

Il appartenait à la Compagnie de dispenser le Gouvernement Ottoman de l'exécution d'une ou de plusieurs de lignes (A, B, C, D, H) et d'accélérer ainsi, d'une part, le passage de la période transitoire à la période définitive, d'autre part, l'entrée dans la période de cinquante ans déterminée par l'Article 2.

Cette dispense se rencontre dans la renonciation faite par la Compagnie, le 31 Mai 1883, quant au territoire bulgare, à tout droit, tant sur la construction que sur l'exploitation des Chemins de fer visés par la Convention du 18 Mai 1872, ce qui s'applique à une partie des lignes (D) et (H).

Il résulte de l'ensemble du Protocole de la Conférence à Quatre et de la dépêche du 20 Juin 1883, par laquelle le Ministre des Affaires Etrangères d'Autriche-Hongrie communique cette renonciation aux délégués du Gouvernement Bulgare, que l'un des buts poursuivis par ce Gouvernement, en exigeant la renonciation, était de se dispenser d'exécuter la ligne (H) et la partie de la ligne (D) que modifie le Traité de la Conférence à Quatre.

La dispense contenue dans la renonciation de la Compagnie, profite au Gouvernement Ottoman, puisque le terme ou la condition contractuelle de l'entrée dans la période de 50 ans, porte sur l'exécution complète les lignes (D) et (H) et, par conséquent, est indivisible, et que le terme ou la condition de l'ouverture de la période définitive dépend aussi des raccordements auxquels il est renoncé.

La renonciation produit ainsi un double effet : d'abord, celui d'ouvrir immédiatement la période de 50 ans de l'Article 2, ensuite, de donner ouverture, mais seulement lorsqu'un exercice annuel se sera écoulé, à la période définitive des Articles 3 et 11.

Cette période définitive a donc commencé, lorsqu'un exercice annuel a été écoulé depuis la renonciation du 31 Mai 1883, c'est-à-dire le 31 Décembre 1884.

En conséquence, le Gouvernement aurait droit, s'il l'avait demandé, à la rente kilométrique de 8,000 francs pour tout le réseau, depuis le 1<sup>er</sup> Janvier 1885 jusqu'à la fin de ladite année, époque

où le régime de la Convention du 22 Décembre 1885 succède à celui de la Convention du 18 Mai 1872 ; mais, il n'a formulé cette demande que pour la partie du réseau reliée à Constantinople, moins la section de Yamboli à Tirnova.

Les Réclamations V à VIII de la Compagnie, basées sur l'influence défavorable qu'ont eue, sur les recettes, l'inexécution des ports, quais, entrepôts, routes prévus aux Articles 12 à 17 de la Convention d'exploitation de 1872, et de l'Article 5 de la Convention spéciale à la gare de Constantinople, ainsi que l'inexécution de la ligne de Sarembej à la ligne de Salonique-Mitrovitza, doivent être accueillies et l'influence fâcheuse de l'inexécution des obligations du Gouvernement sur les recettes du réseau jusqu'à ce jour, sera équitablement réparée si la rente kilométrique de l'année 1885 est réduite, à ce titre, de 8,000 francs à 1,500 francs pour le réseau relié à Constantinople, et s'il est alloué au Gouvernement 1,500 francs par kilomètre pour la ligne de Salonique à Mitrovitza et pour la section de Tirnova à Yamboli.

Par ces motifs, MM. Brunet et Jacobs sont d'avis qu'il y aurait lieu de joindre les Réclamations 2, 3 et 4 du Gouvernement, 5, 6, 7 et 8 de la Compagnie ; de condamner la Compagnie à payer au Gouvernement 1,754,352 francs 45<sup>cs</sup> avec les intérêts légaux de 9 % l'an, à dater du 23 Avril 1888, et de débouter les Parties du surplus de leurs conclusions respectives.

Pour apprécier la divergence de vues entre MM. les Arbitres, il y a lieu de considérer que le Livre du Médjellé relatif au louage (Articles 421—611), tout en se basant sur les dispositions des anciennes Lois Ottomanes concernant l'affermage de terres, le louage d'ouvrages et autres, reproduit visiblement les principes du Code Civil français dans tout ce qui se rapporte à des institutions de droit *moderne*, concordance qui est, du reste, relevée en annotation dans les traductions françaises du Médjellé. Il en est de même des dispositions générales du contrat de louage. Il est encore à noter que de pareils contrats concernant la jouissance de biens de rapport contre une redevance, se basent sur des principes économiques qui sont les mêmes partout et dans tous les temps.

Ces contrats reposent, dès lors, sur un « *jus quod apud omnes gentes peraque custoditur* » (droit qui est observé uniformément chez tous

les peuples, comme disent les Romains. Aussi, les Arbitres des deux Parties ont-ils fréquemment fait usage de la faculté d'apprécier librement ces conditions, en tenant compte de la nature des choses, ainsi que de l'intention des Parties.

Ceci posé, abordons l'examen des questions restées en suspens.

---

### Question I.

Peut-on déduire des principes du Code Ottoman que la disposition du Contrat relative à la participation du Gouvernement aux recettes de l'exploitation, pendant la période transitoire, soit nulle ou annulable, comme manquant des éléments essentiels d'un contrat de bail ?

Le Gouvernement Impérial soutient la nullité du Contrat dont il s'agit, pendant la période transitoire, par la raison qu'il lui manquerait l'élément d'un loyer déterminé, ainsi que d'autres conditions essentielles au contrat de bail.

Les Arbitres Ottomans trouvent que ces motifs d'annulation sont fondés en droit ottoman, et en infèrent la faculté d'adjuger, au lieu de la participation éventuelle aux recettes, comme il était convenu, une indemnité à fixer par estimation judiciaire. Les Articles y relatifs du Médjellé disposent.

*Article 458.*— « Le contrat de louage est nul, lorsqu'il manque « de l'une des conditions essentielles à sa conclusion ».

*Article 461.*— « Le louage annulable produit des effets.—Toutefois, « dans un contrat de cette espèce, le bailleur ne peut réclamer le « prix stipulé, mais a droit à un prix à fixer par estimation ».

*Article 462.*— « L'annulabilité du contrat de louage provient, tan- « tôt, de ce que le prix n'est pas déterminé, tantôt, de ce que le « contrat manque de quelque autre condition nécessaire à sa validité ».

Ces motifs d'annulation consisteraient, suivant les Arbitres Ot-  
tomans, d'une part, dans le fait que l'objet loué n'est pas suffisam-  
ment déterminé (Article 449 du Médjellé, 1129 du Code Civil fran-  
çais) et, d'autre part, dans celui que le prix n'est pas non plus suf-  
fisamment limité, comme il est prescrit d'une façon analogue, dans



le contrat de vente (Médjellé, Article 463). Mais, à mon avis, le Contrat satisfait à ces deux conditions. D'après des principes indubitables, qui sont d'ailleurs reconnus aussi dans la jurisprudence française, le loyer peut être déterminé aussi bien d'une façon absolue que d'une façon relative.

C'est dans cette dernière catégorie que rentre l'affermage de terres, moyennant une partie déterminée des fruits (*colonia partiaria*, colonat partiaire) reconnu partout en Europe et qui existe aussi en Turquie. Il en est également ainsi de la location d'un établissement de rapport moyennant une quotité des revenus. Le Médjellé mentionne expressément, comme exemple d'une telle location, un établissement de bain (Article 478). Il est mentionné souvent aussi la location d'une hôtellerie. Presque dans toute l'Europe, on trouve, dans les derniers temps, l'affermage d'une exploitation d'une ligne de Chemin de fer, moyennant la participation diversement déterminée des recettes nettes.

On ne conçoit point, non plus, pourquoi le Contrat en question ne satisferait pas à la condition d'une « chose déterminée » exigée par la Loi (Article 449). Ce n'est pas à tort que la Compagnie d'exploitation fait valoir que le Gouvernement Impérial a, à plusieurs reprises, conclu lui-même des Conventions pareilles relativement à une exploitation de Chemin de fer.

La stipulation d'une *somme d'argent* est si peu de l'essence d'un contrat de location que le Médjellé reconnaît même, comme « louage », le bail d'un jardin moyennant la remise d'un cheval (Article 463), ainsi qu'une location dont le prix consisterait en marchandises.

Partout, on ne considère, comme essentiel, que la remise par l'une des parties d'une somme d'argent ou d'un objet de valeur, en échange de la jouissance d'un bien de rapport délivré par l'autre partie.

Il est vrai que si l'exploitation donne des résultats défavorables, le bailleur peut rester sans rien toucher pendant plusieurs années. Mais, c'est dans la nature des conventions basées sur une participation aux bénéfices, de contenir un élément aléatoire.

Pendant les quelques années où ces lignes de Chemin de fer ont eu des recettes considérables, par suite des transports militaires, le Gouvernement aurait profité d'une part de bénéfices considérables, s'il n'avait pas été stipulé que les excédents de cette nature doivent servir

à couvrir le déficit des années précédentes. On peut même affirmer qu'un certain *aléa* existe dans tout contrat de bail d'un objet de rapport.

Si, dès lors, il est admis qu'on puisse déterminer le loyer d'après une *participation aux recettes*, on ne conçoit guère les raisons pour lesquelles, dans des entreprises non encore achevées, on ne pourrait point évaluer le loyer à courir, différemment pendant la période de construction et différemment pendant celle qui suit l'achèvement. Pour le bail d'un établissement de bain, mentionné dans le Médjellé, on pourrait certainement stipuler le paiement de la moitié du loyer convenu, pour le cas où l'établissement serait à moitié construit, et le paiement du loyer entier à partir de l'achèvement total. De même, dans le cas présent, il a été stipulé :

1<sup>o</sup> une redevance qui, d'après toute prévision, serait moins importante pour la période où le réseau (A, B, C, D) ne serait pas achevé, redevance à calculer sur la base d'une participation aux recettes ;

2<sup>o</sup> une redevance plus importante représentée par une rente kilométrique de 8,000 francs et, de plus, une participation aux recettes, le tout après la mise en exploitation complète du réseau ;—sans que, dans ces stipulations, on puisse trouver l'absence d'un élément nécessaire du bail.

Dans les cas de cette nature, il arrive souvent que le temps stipulé dans le contrat pour l'achèvement des travaux, soit dépassé ; et, en pratique, le terme arrêté d'avance pour la construction, se trouve être dépassé peut-être plus souvent qu'il n'est observé, lorsqu'il s'agit d'entreprises importantes et difficiles. Dans les Conventions de 1869, on avait prévu une période de construction variant de 5 à 7 ans ; dans celle de 1872, on l'a réduite à 26 mois et à 3 ans, suivant les lignes à construire. Si le délai n'est pas observé, la période transitoire se prolonge. Les cas échéant, il peut en résulter, pour le locataire, un droit à indemnité et même, selon les circonstances spéciales du cas, celui de résilier le contrat ; comme, par exemple, dans le cas d'une maison louée et non encore construite qui serait achevée si tardivement que le preneur ne pût plus attendre. Mais, il ne peut pas être question du droit du bailleur de résilier le contrat, lorsqu'il dépend de lui, comme propriétaire, d'achever la construction ; autrement, l'existence du contrat serait exclusivement à la merci de l'une des parties.

Dès lors, on ne saurait s'appuyer sur la prétendue absence d'un *délai déterminé* pour déclarer que le Contrat de bail est entaché de nullité. Le Médjellé (Article 1709) dit :

« Le louage des choses est un contrat par lequel l'une des parties « s'oblige à faire jouir l'autre d'une chose *pendant un certain temps* ».

Mais, la disposition du Contrat suivant laquelle le bail durerait 50 années, après la mise en exploitation complète des lignes (A, B, C, D, H) (Article 2 du Contrat) est aussi déterminée que possible. Tout aussi suffisamment déterminée est la clause contenant la participation à une part de recettes, pendant la période transitoire. Dans le cas présent, l'achèvement du réseau entier (A, B, C, D, H) dépendait, d'abord, du Gouvernement qui en avait donné la construction en entreprise. Si cette construction tardait à être achevée, la période transitoire se prolongeait ; conséquemment, le cas échéant, il pourrait en résulter une action en dommages-intérêts contre celui auquel incombait la faute de ce retard, mais non un droit de résiliation pour le propriétaire. L'incertitude au sujet de la période transitoire que le Gouvernement invoque comme *une condition*, au sens juridique du mot, ne provient que d'une incertitude au sujet de la durée de la construction. Cette incertitude ne forme cependant pas une condition, mais un « *dies incertus quando* » (terme dont l'échéance seule est incertaine). Il n'y a pas là un « *dies incertus an* » (terme dont l'arrivée même est incertaine) lequel aboutit à une condition. Quant à la question de savoir *si* le terme doit échoir, il n'y avait pas de doute à cette époque. Les Parties étaient d'accord de construire ; elles avaient un commun intérêt d'accélérer les travaux ; mais, le Gouvernement, sans doute d'après l'expérience déjà acquise, n'avait à dessein point limité, dans l'Article 11, la période de construction à un délai d'un certain nombre de mois ou d'années, délai qui est rarement observé d'une façon stricte dans des constructions aussi étendues et aussi compliquées de difficultés pratiques. C'était plutôt à la Compagnie d'exploitation de se plaindre de l'incertitude qui planait sur la date de l'achèvement des lignes, tandis que le Gouvernement, comme propriétaire, était plutôt à même d'estimer le temps nécessaire pour la construction. Mais, comme le Gouvernement avait un intérêt au moins égal, sinon supérieur à celui de la Société, de doter le pays le plus tôt possible d'un réseau de Chemins de fer, aucune des deux

Parties n'a éprouvé le besoin de fixer strictement le délai de construction à un certain nombre de mois ou d'années. Une pareille incertitude qui est *dans la nature d'un contrat* de louage d'ouvrage, ne peut jamais être envisagé comme condition, car, de la sorte, tout le contrat dépendrait du bon vouloir de l'une des Parties.

Tous les rapports qui résultent des conventions finiraient par devenir inextricables, s'il était permis, en cas d'exécution tardive ou incomplète, de demander immédiatement la résiliation d'un contrat, laquelle n'est possible qu'exceptionnellement et pour des raisons spécialement indiquées dans la loi (comme au cas de vices rédhibitoires).

Un tel motif légal de l'annulation de la Convention se trouve, en effet,—également aux termes du Médjélié,—dans le cas où l'exécution de tout le contrat est devenu *impossible* (Article 457 : « la jouissance doit être *possible*, etc. », comparez Article 44).

C'est à ce cas que s'applique réellement l'argumentation des Arbitres Ottomans, ainsi que leur tentative de remplacer le loyer convenu par une estimation équitable des droits du Gouvernement. Cette question ne sera traitée que dans la suite, dans l'examen de la Question 3.

Mais, la preuve que le Contrat de bail est annulable depuis sa conclusion, ne résulte pas du Médjellé. Aussi, je me range, dans la réponse à cette Question, entièrement à l'avis de MM. Brunet et Jacobs.



## Question 2.

Le droit du Gouvernement à la rente kilométrique de 3,000 francs et à la participation éventuelle aux recettes, a pris naissance seulement après la mise en exploitation du réseau entier composé des lignes (A, B, C), et pas encore à partir de la mise en exploitation de ces trois lignes, chacune prise isolément.

Le Gouvernement essaye d'interpréter l'Article 11 de la Convention du 18 Mai 1872, dans ce sens qu'il fixerait la période transitoire pour *chacune* des lignes de Chemin de fer *séparément*, et arrive, de cette façon, à réclamer un loyer de 65,000,000 de francs, demande qui a été rejetée comme exagérée, également par les Arbitres Ottomans.

Déjà, le texte de l'Article 11, alinéa 1r—« pour les lignes (A, B, C) « (de Constantinople à Sarembov, etc.), la période transitoire sera considérée comme terminée, si une année se sera écoulée après la mise « en exploitation *complète de ces lignes* », — ne peut être compris autrement que dans ce sens que le groupe des lignes réunies en une seule phrase, doit être mis en exploitation, comme réseau, comme un tout, avant que l'obligation de payer le loyer kilométrique élevé de 8,000 francs, première naissance. Tout effort qu'on tenterait pour interpréter autrement cette rédaction grammaticale me paraît vain.

Tout aussi indubitable me semble être le sens du Contrat, rapproché des Conventions qui l'ont précédé. D'après ces dernières, le fort loyer de 8,000 francs ne devrait commencer à courir qu'à partir du moment où le grand réseau, alors projeté, avec ses raccordements importants, serait mis en exploitation en totalité. Les nouvelles Conventions de 1872 sont moins avantageuses pour la Compagnie, en ce sens qu'elles stipulent, au lieu d'un grand système réuni de lignes, trois systèmes plus restreints et divisés, puisque les lignes de raccordement de l'ancien système y manquent.

Il est, dès lors, évident que c'était là, seulement dans une certaine mesure, un équivalent pour la Compagnie, si les lignes projetées étaient divisées en groupes à mettre en exploitation, comme un ensemble, pour faire courir le loyer dû. Déjà, la division de l'Article 11 en deux alinéas distincts, est décisive en faveur de cette interprétation.

Ces arguments et les autres développés par MM. Brunet et Jacobs, sont, en tous points, si pondérés et si convaincants que je n'y saurais rien ajouter.

D'après les dispositions claires de l'Article 11, « la période transitoire » dure jusqu'à ce que les trois lignes (A, B, C) soient mises en exploitation dans leur ensemble. Mais, il n'est pas contesté que la troisième ligne (C) de Hermanly à la jonction à la ligne Roustchouk-Varna, n'a pas été achevée dans les conditions stipulées.

En droit, il importe peu de savoir si cette ligne est restée inachevée par la faute du Gouvernement ou sans sa faute. La Compagnie d'exploitation doit rester dans la situation relativement plus avantageuse (dans la période transitoire), même au delà du délai prévu pour la construction.

Dans tous les cas, il ne dépendait pas d'elle, mais bien en premier lieu du Gouvernement, de mettre un terme à cet *interim* peu favorable pour lui.

Le Gouvernement aurait pu sauvegarder ses intérêts, en stipulant des mesures de précaution plus complètes, pour le cas où le délai prévu pour la construction serait transgressé. Mais cela n'a point eu lieu. Le contrat dispose clairement plutôt que le loyer de 8,000 francs ne peut être réclaté avant que les trois lignes susmentionnées soient mises en exploitation dans leur ensemble, et, même en ce cas, seulement après l'expiration d'une année d'exploitation.

Cette situation peu favorable au Gouvernement, est arrivée à son terme, dans la suite, par un cas de force majeure qui a fini par rendre impossible l'exécution du Contrat de bail, tel qu'il était stipulé dans la Convention de 1872 (voir Question 3).

Mais, jusqu'à cette date, je me trouve d'accord avec MM. Brunet et Jacobs qui sont d'avis que le Gouvernement Impérial,—même après l'expiration du délai prévu pour la construction,—n'avait droit, à titre de loyer, qu'à la participation à l'excédent des recettes brutes au delà de 12,000 francs par kilomètre, demande que le Gouvernement n'a pas présentée et qui, du reste, serait restée sans résultat, puisque les recettes nettes n'ont point atteint, en moyenne, la somme de 12,000 francs.



### Question 3.

La fin de la période transitoire n'est arrivée qu'à la date où l'impossibilité d'exécuter le Contrat du bail,—tel qu'il a été stipulé,—a été constatée ; à partir de ce moment, le Gouvernement Impérial est fondé à réclamer une part de recettes nettes, suivant équitable estimation judiciaire, et cela, jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention d'exploitation du 10/22 Décembre 1885.

Les guerres de 1877 et 1878 n'ont immédiatement pas entraîné quelques modifications à la Convention existante. Il est vrai que ces événements, ainsi que les divers troubles précédents, ont retardé l'achèvement de ces lignes : mais, la conséquence en a été simplement de prolonger « l'état

transitoire» du Contrat de bail. La Compagnie d'exploitation a pu profiter de cet état de guerre, grâce aux transports militaires, comme elle aurait pu aussi subir des pertes graves. Ces dernières constituent un préjudice fortuit qu'elle devait supporter, aussi bien que le Gouvernement.

De même, la conclusion du Traité de Berlin de 1878 n'a pas encore modifié le Contrat de bail, car, dans un Article spécial de ce Traité, on a imposé expressément au Gouvernement Bulgare l'obligation de reconnaître les droits de la Compagnie d'exploitation en permettant la construction et l'exploitation de lignes situées, dès lors, sur son territoire. Il est vrai que, par suite des remaniements territoriaux, la construction se heurtait à ces difficultés ; notamment, il devenait bientôt clair que le nouveau Gouvernement Bulgare n'était nullement disposé à tolérer chez lui la construction et l'exploitation des lignes par une société privée, et, vu les institutions peu assises de la nouvelle Principauté et les sentiments de la population, il était à prévoir qu'une entreprise de ce genre rencontrerait quelque opposition et serait, peut-être, même empêchée par la force.

En vue de résoudre, à l'amiable, les questions difficiles surgies par suite du nouvel état de choses territorial, une Conférence, déjà prévue dans le Traité de Berlin, composée des Délégués des Quatre États intéressés (Turquie, Autriche-Hongrie, Bulgarie et Serbie), s'est réunie à Vienne, en l'année 1881, dans le but d'aboutir à une entente sur le mode convenable d'achever les lignes de Chemin de fer.

Pendant les négociations qui ont duré deux ans, on est arrivé à un accord, à la date du 9 Mai 1883, dans cette « Conférence à Quatre » souvent mentionnée ; mais, en même temps, il a été constaté que le Gouvernement Bulgare n'était nullement disposé à se conformer aux obligations, à lui imposées, par le Traité de Berlin envers la Compagnie.

Sous la pression de ces forces internationales, le Baron de Hirsch avait déjà, au nom de la Compagnie, donné, le 15 Avril 1882, la déclaration suivante.

« La Compagnie se soumet purement et simplement aux stipulations contenues dans le projet de Convention, tel qu'il a été arrêté dans le Protocole de la Conférence à Quatre du 25/27 Mars 1882, et elle déclare ne pouvoir prétendre à aucune indemnité ni compensation

« d'aucune sorte, pour cause des dérogations (contenues dans ledit Protocole) aux Conventions existantes, passées entre la Sublime Porte et la Compagnie, le 18 Mai 1872. »

Sans doute, sous l'influence de la même pression continue, la Compagnie d'exploitation a, le 31 Mai 1883 (c'est-à-dire immédiatement après la clôture de la Conférence internationale), renoncé vis-à-vis du Gouvernement Bulgare, par une déclaration écrite, à tout droit à la construction et à l'exploitation des Chemins de fer sur le territoire bulgare, en tant que les lignes prévues par la Convention de 1872, y sont situées actuellement (Annexe 6, CI). Cette renonciation a été adressée au Ministre d'Autriche-Hongrie et a été officiellement communiquée, par ce dernier, au Délégué du Gouvernement Bulgare, le 20 Juin 1883, sans doute à la suite de ces accords internationaux.

De cette façon, l'obstacle de fait au Contrat d'exploitation est devenu une *impossibilité de droit*.

Cette renonciation a modifié totalement la situation, ainsi que MM. Brunet et Jacobs le pensent avec raison. Si l'exécution de l'Article 11 du Contrat du 18 Mai 1872 se trouvait jusqu'alors seulement retardée, rendue plus difficile en fait, elle devenait, dès ce moment, impossible en droit, car il était certain que la Compagnie d'exploitation ne pouvait plus arriver à l'exercice de son droit résultant du Contrat.

La conséquence de cette impossibilité était certainement que l'Article 11 du Contrat et — par suite de l'indivisibilité — la Convention entière du 18 Mai 1872 est devenue en effet *caduque*, vu notamment que les stipulations relatives à la période transitoire, ainsi qu'au paiement de la redevance, après la mise en exploitation complète des groupes du réseau, forment un tout indivisible. La situation légale admise par les Arbitres Ottomans s'est alors réalisée.

A partir de ce moment, le Gouvernement Impérial était fondé de considérer comme nul l'Article 11 du Contrat à cause de l'impossibilité, ce qui aurait amené une liquidation équitable entre les Parties, telle qu'elle a lieu lors de la résiliation d'un contrat bilatéral à cause de l'impossibilité d'exécution (Méthjellé, Article 457, 462). Dans le cas de pareille résiliation, le Gouvernement n'aurait, du reste, point pu faire valoir l'impossibilité survenue par suite de la renonciation



comme provenant d'une *faute* de la Compagnie, car, cet acte de renonciation doit être apprécié en tenant compte des circonstances. Dans la forme, c'était là un acte volontaire, mais, en réalité, involontaire et rendu inévitable par les décisions de la Conférence à Quatre.

Ce changement survenu devait plutôt être envisagé, en droit, pour les deux Parties, comme toute autre impossibilité de force majeure. *Toutefois, par suite d'une Convention entre les Parties, cette conséquence légale ne s'est pas réalisée* et leurs relations réciproques ont été, au contraire, réglées à nouveau par transaction.

La Compagnie d'exploitation, ayant un réel intérêt de continuer l'exécution du Contrat à des conditions modifiées et avec des charges réduites selon les circonstances, a fait bientôt au Gouvernement Impérial différentes propositions pour la conclusion d'une nouvelle convention d'exploitation qui se trouve mentionnée dans l'avis de MM. Brunet et Jacobs. Le Gouvernement paraît ne pas avoir été, au commencement, disposé à entrer dans cette voie; il désirait plutôt, paraît-il, résilier tout le Contrat, ainsi qu'il l'a tenté encore actuellement. Après de longues négociations, il consentit, cependant—moyennant une avance de vingt-trois millions de francs, fournie par la Compagnie — à une *nouvelle Convention d'exploitation* (en date du 10<sup>e</sup> 22 Décembre 1885) d'après laquelle la Compagnie aura dorénavant le droit de continuer l'exploitation des lignes construites sous les lignes de raccordement, à la condition d'une redevance kilométrique réduite à 1500 francs (au minimum.)

Il ne peut plus être contesté (ainsi qu'il le sera démontré sous la lettre (C) que, à partir du 1<sup>er</sup> Janvier 1886, les relations des deux Parties contractantes doivent être régies par la nouvelle Convention de 1885; mais, il reste à savoir quelle est la bonification à laquelle le Gouvernement a droit, pour la *période intermédiaire entre la renonciation donnée par la Compagnie d'exploitation* et l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention, bonification au sujet de laquelle ce dernier Contrat ne contient aucune stipulation.

MM. Brunet et Jacobs sont d'avis que la période transitoire a pris fin au moment de la renonciation et que — en conformité du Contrat de 1872—le droit du Gouvernement à la redevance kilométrique de 8,000 francs a commencé à courir à partir de la fin de l'exercice annuel

qui a suivi cette renonciation ; mais que ce droit est susceptible d'une forte réduction, par suite des réclamations de la Compagnie pour la non exécution des ports, quais, routes, etc., autant de travaux qui devaient être d'une grande influence sur les recettes. Ces réclamations opposées par reconvention, seraient précisément de nature à servir à une réduction considérable de la rente kilométrique de 8,000 francs, par voie de compensation. Les Arbitres susmentionnés ont évalué cette réduction à un chiffre si élevé qu'ils réduisent, par là, la rente kilométrique de 8,000 à 4,500 francs, et arrivent de cette façon au résultat de condamner la Compagnie au paiement d'une somme de 1,754,352 francs 45cs.

MM. Fehmi Pacha et Vahan Effendi arrivent—par une voie très différente—à un résultat qui ne s'éloigne pas de beaucoup de l'évaluation adoptée par leurs Collègues, en ce sens qu'ils sont également d'avis que la rente stipulée de 8,000 francs par kilomètre, ne correspond pas aux recettes nettes effectives et que, en considération d'une série de faits, elle doit subir une forte réduction. Se basant sur un calcul de recettes nettes probables, ils fixent la rente à payer, en équité, à la somme de 1,730 francs 82c par kilomètre et par an.

Pour ce qui concerne la période intermédiaire dont il s'agit, l'estimation des Arbitres Ottomans peut paraître équitable, aussi bien que celui de MM. Brunet et Jacobs, dont elle ne s'écarte que de moins d'un septième.

Il n'est pas facile, pour le Sur-Arbitre, de choisir entre deux estimations qui reposent toutes deux sur des bases incertaines. J'inclinerais, cependant, à préférer l'estimation la moins élevée, pour ne pas être forcé à avoir recours à l'évaluation toujours incertaine des frais d'exploitation, et à un calcul, également incertain, de recettes nettes basé sur les dividendes distribués. Je trouve qu'on pourrait, plus sûrement, s'appuyer sur la propre estimation des Parties lesquelles, dans la nouvelle Convention de 1885, fixent la rente kilométrique minima pour l'avenir à 4,500 francs. Si une telle rente a paru équitable aux Parties pour un avenir où l'exploitation et les bénéfices iront probablement en augmentant, elle pourra paraître également suffisante pour la dernière année écoulée avant la Convention. Par conséquent, également sur ce

point, je partage purement et simplement l'avis de MM. Brunet et Jacobs.

Il est vrai qu'on pourrait encore se demander, si,—par suite de l'impossibilité de l'exécution du Contrat de 1872—la rente fixée par estimation qui doit être adjugée au Gouvernement jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention de 1885, doit être calculée, non point à partir du 1<sup>er</sup> Janvier 1885, mais déjà du jour même de l'impossibilité définitivement survenue. Le même doute pourrait surgir en ce qui concerne la question (mentionnée en passant par les Arbitres) de savoir à partir de quel jour la durée de 50 années du bail doit être imputée. Mais, comme je me rallie *en principe* à l'appréciation juridique de MM. Brunet et Jacobs, je suis obligé—conformément à l'Article 10 de l'Acte de Compromis—d'admettre également cette conséquence finale de leur conclusion, et je dois m'abstenir d'entrer dans l'examen de cette question secondaire.

*En définitive, je conclus, d'accord avec l'avis exprimé par MM. Brunet et Jacobs, que la Compagnie d'exploitation est tenue de payer au Gouvernement Impérial la somme de francs 1,754,352. 45<sup>c</sup> avec les intérêts légaux de 9% à partir du 23 Avril 1888, et je déboute les deux Parties de leurs réclamations plus étendues.*



## C.

# DIFFÉREND CONCERNANT L'ANNULATION

## DES CONVENTIONS DU CHEMIN DE FER.

Le Gouvernement est souvent revenu à la charge, au cours des débats qui ont eu lieu devant le Tribunal Arbitral, sur la prétention que les Contrats de 1872 conclus avec la Compagnie d'exploitation, sont nuls ou « résiliables » pour vice essentiel dans la détermination de la chose louée, du loyer et du délai. Il croit ce point de vue compatible avec une série de réclamations qu'il présente en même temps, et qu'il fonde sur ces mêmes Conventions. Pour cette raison, il m'a été nécessaire d'entrer, déjà au Chapitre du Loyer, dans l'examen des motifs de nullité. J'y ai tâché—partageant les vues de MM. Brunet et Jacobs—de réfuter les arguments relatifs aux prétendus cas de nullité, en me réservant de revenir sur la question, lors de l'étude du Différend C.

MM. Fehmi Pacha et Vahan Effendi ont, contrairement à l'avis de MM. Brunet et Jacobs, adopté cette manière de voir en déclarant que les Contrats de bail de 1872 doivent être annulés comme ne liant pas les Parties et en tirent, en traits généraux, les conséquences légales de cette déclaration de nullité.

Ils motivent si longuement cette opinion qu'il m'e sera permis de m'en rapporter à leur avis imprimé.

Comme vice principal, ils relèvent, en premier lieu, que la *durée du bail* n'est pas suffisamment et dûment déterminée dans les Contrats.

« La durée du bail, qui était fixée à 50 années, ne devait être comptée qu'à partir de la mise en exploitation complète des cinq lignes

« (A, B, C, D, II) mentionnées dans l'Article 2 de la Convention et  
« non encore construites au moment du Contrat. L'époque à laquelle  
« les lignes (A, B, C) devaient être mises en exploitation, n'a nulle-  
« ment été fixée dans la Convention, et celle de la mise en exploita-  
« tion des deux autres (D, II) ne l'a été que d'une manière incertaine  
« dans le dernier alinéa de l'Article 9 ; de sorte que le bail ne devait  
« commencer à courir qu'à une époque non déterminée et incertaine ».

« Le Code Civil Ottoman n'admet que deux espèces de bail ; le  
« bail qui commence à courir, dès la conclusion du contrat, et le bail  
« à terme fixe (*ex die*), c'est-à-dire celui qui doit commencer à courir  
« à partir d'une certaine époque non échue au moment du contrat,  
« mais déterminée d'avance. D'après ces principes, clairement posés par  
« la Loi Ottomane, le bail conclu par le Contrat de 1872 étant en-  
« taché de vice provenant du manque de précision du point de départ  
« de la durée, était annulable, dès son origine. Ce vice du Contrat n'a  
« point été réparé dans la suite ».

« En effet, par la Convention du 10/22 Décembre 1885, les Par-  
« ties, en réservant le règlement de leurs réclamations et contesta-  
« tions antérieures, n'ont pas désigné ni limité le nombre et la nature  
« de ces réclamations ; mais, au contraire, par l'Article 9 de ladite  
« Convention, ont déclaré d'une manière générale qu'elles n'entendaient  
« porter atteinte à aucune d'elles ».

« Le droit de demander la résiliation de la Convention de 1872  
« était né, pour les Parties, avant la conclusion de la Convention de  
« 1885. Dans cette dernière Convention, le Gouvernement ne renonce  
« pas à son droit de demander la résiliation du Contrat et une pa-  
« reille résiliation ne peut se présumer ».

« Par conséquent, la Convention de 1885 n'a, pas plus que le  
« Traité de Berlin et la Convention à Quatre de Vienne, changé la  
« situation des Parties ni le sort des Contrats de 1872 ; mais, à dé-  
« faut même d'une réserve aussi formelle que celle dudit Article 9,  
« l'objet spécial de cette Convention ayant un caractère purement fi-  
« nancier, ne permet pas d'en étendre la portée.»

« En effet, cette Convention, signée par le Ministre des Finances,  
« a pour objet l'opération financière d'une avance ; elle en indique  
« les conditions d'intérêts et d'amortissement, spécifie les garanties af-

« fectées à ce service, et n'établit un mode de partage des recettes que  
« pour donner une base précise à la garantie de l'emprunt qui devait  
« être celle des obligations que la Compagnie avait la faculté d'émettre  
« en vertu de cette même Convention. »

Les autres Articles de ladite Convention, continuent les Arbitres Ottomans, ont trait à des questions accessoires : ainsi, l'Article 5 qui règle les Tarifs des transports militaires, l'Article 6 qui se rapporte à des travaux de parachèvement à exécuter. Ces points accessoires ne modifient pas le caractère principal du Contrat qui consiste dans le règlement des conditions stipulées au remboursement d'une avance. Le Contrat de 1885 est dépourvu, lui aussi, de l'élément nécessaire qui consiste à déterminer le délai ; « contenant un vice essentiel, ce Contrat  
« n'a pas pu couvrir les causes de nullité des Conventions antérieures,  
« du 18 Mai 1872. »

Par ces motifs les Arbitres Ottomans concluent.

« La Convention d'exploitation du 18 Mai 1872, ses Annexes et  
« Conventions accessoires, sont amulables et doivent être annulées et ré-  
« siliées, par application des Articles 460, 461 et 462 du Code Civil Ot-  
« toman et des autres Articlels susmentionnés. »

« Par conséquent la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer  
« Orientaux doit livrer, au Gouvernement Impérial Ottoman, toutes les  
« lignes formant le réseau du Chemin de fer de la Turquie d'Europe  
« qu'elle exploite, avec les gares, bâtiments, terrains et toutes dépen-  
« dances quelconques, le tout en parfait état d'entretien et d'exploita-  
« bilité, et ce, à l'expiration de l'exercice courant de 1888, contre  
« remboursement, effectué par le Gouvernement Impérial, des sommes  
« restant dues en capital et intérêts sur l'avance faite en vertu de  
« la Convention du 10/22 Décembre 1885 qui, par le fait de ce rem-  
« boursement, devient sans objet et doit être également amulé. »

« Quant au matériel roulant et autres objets mobiliers et approvi-  
« sionnements, la valeur en doit être remboursée par le Gouvernement à  
« la Compagnie à dire d'experts. »

Par contre, MM. Brunet et Jacobs sont d'avis que l'argumentation précédente n'est pas concluante, par ce motif décisif qu'elle ne peut se concilier avec la nouvelle Convention du 10/22 Décembre 1885, que

le Gouvernement ne pouvait ni ne devait conclure, s'il considérait les Contrats antérieurs comme nuls et s'il avait l'intention de les attaquer comme tels.

Tout d'abord, disent-ils, le Gouvernement essaye en vain de représenter la Convention de 1885 comme une simple opération financière. Cette Convention contient plutôt un règlement nouveau et obligatoire entre les Parties, des dispositions essentielles des Contrats antérieurs dont l'exécution est devenue impossible, par suite du remaniement territorial et des Traités internationaux, Ayant le caractère de novation, elle comporte la reconnaissance indubitable de la validité des Conventions antérieures, comme base de celle qui a été nouvellement conclue (le 10/22 Décembre 1885). Ceci résulte aussi bien du texte que de l'esprit du nouveau Contrat, ainsi que des négociations qui l'ont précédé.

Par la nouvelle Convention les dispositions du Contrat de 1872 concernant le partage, à l'avenir, des recettes entre la Compagnie et le Gouvernement, ont été modifiées, non seulement dans le but de servir *provisoirement* de garantie à l'avance de 23 millions de francs, mais encore dans celui de constituer *définitivement*, à l'avenir, la part du Gouvernement aux recettes nettes, pour toute la durée de l'exploitation, à partir du 1<sup>er</sup> Janvier 1886.

La Compagnie avait déjà définitivement proposé ce mode de partage des recettes nettes, avant le 22 Avril 1883, en soumettant au Gouvernement le modèle d'une nouvelle convention complète (Annexe II, CI). Toutefois, à cette époque, cette proposition n'était pas encore compliquée d'une avance à faire de 23 millions de francs. Après que cette offre lui a été faite, le Gouvernement a accepté cette nouvelle proposition, moyennant, il est vrai, quelques modifications et suppressions, mais toujours dans les limites et dans le sens du projet à lui soumis.

« Il serait inadmissible que des Parties aussi honorables que bien  
« conseillées qui ont signé ce Contrat, y eussent, par inadvertance  
« ou parti pris, laissé subsister une cause de nullité, en ne fixant pas le  
« point de départ de la période de 50 ans au bout de laquelle le bail  
« cesse. *Ce point de départ se trouvait déjà déterminé par la renonciation du*  
« 31 Mai 1883, ainsi qu'il vient d'être établi ».

La Convention de 1885 contient, en effet, tous les points essentiels qu'il importait de déterminer, lors de cette nouvelle réglementa-

tion des rapports entre les Parties. Elle règle avant tout le point capital, à savoir la part du Gouvernement sur les recettes nettes. Ce mode de règlement, d'abord refusé par le Gouvernement, a été enfin accepté, après que la Compagnie a fait d'autres offres. L'accord sur le partage des recettes nettes s'applique, non seulement aux lignes déjà en exploitation, mais encore à celles qui étaient à construire à l'avenir, tandis que l'objet de la garantie n'a pu consister qu'en ces premières. Le caractère définitif qu'a ce partage des recettes nettes, résulte aussi des termes généraux dont se sert la Convention (Article 4 § 1, 4 et 9), ainsi que des lourdes charges qu'elle impose à la Compagnie relativement au parachèvement des lignes et à leur mise en harmonie avec les dispositions arrêtées par la Conférence à Quatre. Si l'on prend en considération l'état des choses résultant des Traités internationaux récents qui ont rendu impossible l'exécution des Contrats antérieurs de 1872, on arrive à se convaincre que la nouvelle Convention de 1885 règle à nouveau précisément ces rapports qu'il était nécessaire de régler à nouveau pour permettre la continuation du Contrat de bail entre les Parties, à la base des anciens Traités modifiés. De cette façon, tombent également les autres conséquences que le Gouvernement cherche à tirer des prétendus vices du Contrat de 1885.

Je n'ai que peu à ajouter à cette argumentation que j'accepte dans tous les points essentiels ; et il me sera permis de me rapporter aux développements contenus dans le Chapitre B, Question 2, à savoir que les Contrats antérieurs répondent—aussi bien pour le loyer que pour la chose louée et pour la durée déterminée du bail—à toutes les conditions normales d'un contrat de location ; que si on cherchait à traiter comme condition—dans le sens juridique de ce mot—les délais contenus dans le bail et à cumuler une action en nullité du contrat avec des réclamations se basant pourtant sur le même Contrat, on arriverait à confondre tous les principes qui régissent les Conventions, et l'on aboutirait à des complications inextricables. Au moyen âge, c'était une invention du clergé de conclure des traités, d'y stipuler tous les points essentiels, de les exécuter continuellement pendant des années, et—à un moment donné—de prétendre qu'ils sont nuls, en se basant sur une clause équivoque, « *non obstante jure, salvo jure* », etc. (sous toutes réserves de mon droit).



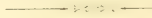
Dans le monde européen actuel, ce mode d'interprétation n'est plus réputé compatible avec les principes généraux qui régissent les contrats.

Je ne puis donc, sur ce point également, que me rallier à l'avis de MM. Brunet et Jacobs, à savoir, qu'il n'y a lieu ni à l'annulation ou à la résiliation de la Convention d'exploitation du 18 Mai 1872, de ses Annexes et accessoires, ni à l'annulation ou à la résiliation de la Convention du 10/22 Décembre 1885, quant à la jouissance et à la détention des lignes du Chemin de fer, et qu'il convient de débouter le Gouvernement Impérial de ses réclamations à cet égard.



## D.

# DIFFÉREND CONCERNANT LE REMBOURSEMENT DES DOMMAGES DE GUERRE



Les événements de guerre des années 1877—1878 ont entraîné des ravages considérables à la voie du Chemin de fer, à ses bâtisses, à son matériel roulant etc., en raison desquels la Convention de 1872 contient les dispositions suivantes.

*Article 18.*—« En cas de guerre ou de troubles politiques qui « viendraient suspendre ou interrompre, en tout ou en partie, l'ex-  
« ploitation des Chemins de fer ou entraîner des avaries pour les ou-  
« vrages du Chemin de fer et pour les établissements qui en dépen-  
« dent, il a été entendu que les dommages directs et réels qui pour-  
« raient en être la conséquence pour la Compagnie, seraient appréciés  
« et réglés par le Gouvernement, d'après les principes appliqués dans  
« les circonstances analogues dans les autres grands Etats de l'Europe,  
« tels que l'Autriche, l'Italie, la France et l'Allemagne ».

Le Tribunal Arbitral est parti du point de vue, sans doute fondé, qu'il n'existe pas, à cet égard, de règles uniformément reconnues parmi les grandes Puissances de l'Europe ; mais que les dommages de guerre sont traités différemment suivant les circonstances du cas. Il me sera permis d'ajouter qu'en principe, il n'est guère reconnu, nulle part, quelque obligation à la charge de l'Etat à indemniser les dommages de guerre.

Il en est autrement, dans le cas actuel, en ce qui concerne les dommages occasionnés par la guerre à la voie, aux édifices et aux accessoires fixes du Chemin de fer. Ces dommages retombent sur

L'Etat, comme propriétaire des lignes, et la Compagnie qui, pour pouvoir continuer l'exploitation, a réparé ces dommages à ses frais le plus vite possible, a rendu, par là, au Gouvernement un service signalé pour lequel ce dernier est tenu de l'indemniser en vertu de la gestion d'affaires.

En conséquence, le Tribunal Arbitral est tombé d'accord sur les principes suivants :

1<sup>o</sup>—qu'il ne serait alloué à la Compagnie aucune indemnité pour les dommages causés à son matériel roulant et à tous les objets qui sont la propriété exclusive de la Compagnie ;

2<sup>o</sup>—qu'elle serait indemnisée des dépenses qu'elle a faites pour réparer les dommages causés à la propriété du Gouvernement (voie proprement dite, bâtiments, etc.)

Dans ces limites, la Compagnie d'exploitation a élevé les réclamations suivantes :

a.) pour le réseau relié à Constantinople ..... francs 3,366,355.—

b.) pour la ligne de Salonique à Mitrovitza ..... francs 355,135.—

c.) pour la ligne de Roustehouk à Varna ..... francs 2,029,870.—

en déduisant, toutefois, de cette dernière réclamation, la somme de francs 907,766 qui lui avait été déjà versée par le Gouvernement Russe.

Le Tribunal Arbitral s'est mis d'accord, en premier lieu, pour repousser la réclamation (c) (Roustehouk-Varna); quant aux chefs de réclamations (a) et (b), les Arbitres—tout en étant unanimes à admettre le principe même de l'indemnité—n'ont pourtant pas pu s'entendre sur le montant à allouer.

MM. Fehmi Pacha et Vahan Effendi sont d'avis qu'il n'y a pas encore lieu de fixer une indemnité, mais qu'il faut plutôt constater d'abord, par expertise, l'existence et l'importance des dommages.

« Les états des dommages de guerre et des frais de réparation « desdits dommages, produits par la Compagnie demanderesse, ne sont « pas établis sur des pièces justificatives ».

« Il était du devoir de ladite Compagnie — agissant à la place « et pour le compte du Gouvernement—de faire dresser, avant toute « exécution des travaux de réparation et de réfection, des certificats ou « des procès-verbaux, par les Autorités locales ou par les Commis- « saires Impériaux attachés au Chemin de fer, ou des déclarations sous

« une forme acceptable, constatant l'état des lieux, c'est-à-dire l'étendue des dommages, et de prévenir, au fur et à mesure de l'exécution des travaux dont il s'agit, le Ministère des Travaux Publics. »

« La preuve de la demande incombe, d'après la loi, au demandeur et la Compagnie n'ayant pu établir, jusqu'à présent, l'existence des dégâts pour lesquels elle réclame une indemnité, le Gouvernement n'a pu perdre son droit d'exiger que ces dégâts soient dûment constatés. »

« Les mandataires du Gouvernement ont contesté, non seulement le montant des frais de reconstruction ou de réparation réclamés par la Compagnie, pour certains travaux reconnus par lui, mais aussi, en grande partie, l'existence même des dommages et destructions qui auraient motivé ces dépenses. »

« Dans ces conditions, il n'est pas possible d'admettre, en principe, l'existence de dommages sérieux, ni d'évaluer, dès à présent, le chiffre de l'indemnité qui reviendrait à la Compagnie, du chef des débours effectués par elle pour la réparation des dommages arrivés au Chemin de fer même, propriété de l'Etat, et dont les frais incombent, à ce titre, au Gouvernement Impérial »

« Chacune des deux Parties a, à cette fin, à désigner un ingénieur-expert à cet effet. »

MM. Brunet et Jacobs pensent, au contraire, qu'il y a lieu, dès à présent, de fixer une somme à forfait pour les dommages, en se basant sur les arguments suivants.

« Il n'est pas méconnu que la guerre a causé des dégâts à l'assiette même du Chemin de fer, aux stations et autres bâtiments formant la propriété du Gouvernement et que la Compagnie les a réparés à ses frais ».

« Elle a, dès lors, un droit incontestable et d'ailleurs reconnu par les quatre Arbitres, à être remboursée des frais qu'elle a faits pour compte du propriétaire, et il s'agit uniquement d'en préciser l'importance ».

« La Compagnie a envoyé, au Ministère de la Guerre, des états récapitulatifs des dommages de guerre (le 1<sup>er</sup> Avril 1878, pour les lignes de Constantinople à Sarembey, de Déléagatch à Andrinople et de Tirnovy, à Yamboli ; le 28 du même mois, pour la ligne de Roustchouk-

« Varna ; le 15 Juillet suivant, pour la ligne de Salonique à Mitrovitza),  
« en en réclamant le paiement ; le Ministre de la Guerre renvoya, ce-  
« pendant, la Compagnie, le 6 Mai 1879, à son Collègue des Travaux Pu-  
« blics, en l'invitant à adresser à ce dernier toutes les justifications  
« propres à l'éclairer sur le mérite de la réclamation ».

« Le 31 du même mois, la Compagnie adressa au Ministère des  
Travaux Publics ces justifications détaillées »,

« Le Gouvernement avait, dès lors, toute facilité pour contrôler les  
« documents fournis par la Compagnie, notamment par ses Commis-  
« saires Impériaux dont la mission, d'après le Règlement qui les ins-  
« titue, consiste notamment à veiller à ce que l'ordre et la régularité  
« existent dans les services de l'exploitation et de l'entretien de la ligne  
« et à ce que la voie se trouve en bon état ».

« Il n'est point admissible qu'il ne les ait pas chargés de vérifier les  
« allégations de la Compagnie et n'ait pas reçu de rapports circonstan-  
« ciés de ses subordonnés au sujet des dommages de guerre ; ne pro-  
« duisant aucun de ces documents devant les Arbitres et n'ayant jamais,  
« avant le procès actuel, élevé une critique au sujet de ces documents,  
« il faut les tenir pour généralement exacts ; une expertise ordonnée  
« aujourd'hui pourrait ne plus être possible et offrirait, d'ailleurs, peu  
« de garantie d'exactitude ; à l'époque où les dégâts furent commis, la  
« Compagnie n'avait pas à recourir à d'autres mesures de précaution  
« que celles qu'elle a prises en invitant le Gouvernement à vérifier ces  
« états par les Commissaires Impériaux, contrôleurs naturels de telles  
« réclamations, ou par d'autres Fonctionnaires. »

« Mais les états ne constituent — pour la plupart des travaux de ré-  
« paration — que des devis ; certains bâtiments détruits et compris au  
« devis, n'ont pas été reconstruits et le coût d'autres a pu être moindre  
« que l'évaluation ».

Lesdits Arbitres adjugent, par conséquent, *ex aquo et bono* (sui-  
vant évaluation équitable) une indemnité de deux millions de francs.

En tous ces points, je ne puis que me rallier à l'avis de MM. Brunet  
et Jacobs.

La Compagnie ne pouvait faire davantage que — conformément à  
l'invitation du Gouvernement — fournir la spécification des dommages  
occasionnés et des réparations et constructions nécessaires, spécification

qui se trouve au dossier du Tribunal Arbitral, en deux cahiers bien coordonnés. Le lieu et le mode suivant lequel les dommages ont été effectués, y sont désignés spécialement et sommairement, comme dans un compte dressé pour une construction, avec détails sur les prix et sur les mesures. (Le conseiller technique du Ministère des Travaux Publics qui a été entendu sur ce point, au mois de Mai 1888, critique seulement, il est vrai, plus sommairement encore, les prix indiqués dans le compte et les trouve forcés du double au triple). Il était alors du devoir du *Gouvernement* d'examiner les comptes par le canal de ses Fonctionnaires chargés du contrôle ou par d'autres experts ; de faire procéder, *sur les lieux*, aux constatations nécessaires, puisqu'il devait reconnaître son obligation d'indemniser. Si le *Gouvernement* oppose maintenant l'exception que la *Compagnie*—avant d'effectuer les réparations nécessaires—eût dû solliciter son consentement, ce procédé aurait été absolument contraire aux intérêts en cause, et aurait rendu impossible, pendant des mois, l'exploitation du Chemin de fer, au grand préjudice du pays et de la *Compagnie*.

La *Compagnie* a procédé dans le propre intérêt du *Gouvernement*, en agissant comme « *negotiorum gestor* » (gérant d'affaires) et en rendant, au plus tôt, l'exploitation possible. Dans ces sortes de constructions, l'action administrative est tellement lente—même dans les Etats les mieux organisés—qu'en choisissant cette voie, les intérêts du public et de l'exploitation auraient probablement plus souffert que par suite des troubles de la guerre.

Il serait impossible, dans la plupart des cas, de constater par expertise maintenant, après dix années écoulées, les différentes catégories de dommages ; cette constatation reposerait, en beaucoup d'autres cas, sur des bases fort peu solides et le résultat final en serait incomplet et incertain.

Les législations européennes récentes tendent, de plus en plus, à attribuer, même aux juridictions ordinaires, la compétence la plus étendue dans la constatation sommaire des réclamations de ce genre, par la raison que, par suite des formalités d'une procédure de preuve trop compliquée, des droits bien fondés risquent souvent d'être méconnus ou lésés, et ce droit des tribunaux paraît d'autant plus justifié,

dans le cas où l'impossibilité de fournir la preuve a été occasionnée par le retard de celui à qui incombe l'obligation d'indemniser.

Dans une plus grande mesure, cette constatation sommaire appartient à l'Arbitre, et je dois reconnaître que MM. Brunet et Jacobs se placent sur un pied d'équité bien motivée, en estimant que l'évaluation des dommages de cette nature est, d'ordinaire, tant soit peu exagérée et que—à l'exemple du Gouvernement Russe—un jugement à la Salomon, réduisant de moitié environ la réclamation de la Compagnie, paraît équitable.

J'adopte donc les conclusions suivantes de MM. Brunet et Jacobs.

*Le Gouvernement Impérial est tenu de payer à la Compagnie la somme de deux millions de francs avec les intérêts légaux de 9 % l'an, à partir du 23 Avril 1888 jusqu'au paiement.*



## E.

### DIFFÉREND CONCERNANT LA REDDITION

#### DES COMPTES DE L'EXERCICE 1887.

D'après la nouvelle Convention du 22 Décembre 1885, le Gouvernement a, à partir de cette date, le droit de réclamer annuellement de la Compagnie une rente minima de 1,500 francs par kilomètre, et l'excédent des recettes nettes doit être partagé entre les Parties, dans la proportion de 55 % à 45 %.

En conséquence de cette stipulation, la Compagnie présente le compte de 1887, en y passant au débit du Gouvernement une somme de francs 1,533,768.06 et en se réservant de déduire ce déficit, dans les années suivantes, des excédents de la rente kilométrique minima que le Gouvernement aurait à toucher.

La plus grande partie de cette somme, savoir 1,098,650.33 francs, figure dans le compte comme provenant de l'interruption de l'exploitation qui serait arrivée par suite de « force majeure », dans le courant de l'année 1887, et qui forme l'objet du litige actuel.

La Compagnie se croit en droit de passer cette somme au débit du Gouvernement, en se basant sur une réserve contenue dans la Convention du 22 Décembre 1885 qui, dans son Article 4, alinéa 5, stipule comme suit.

« Si par suite de *circonstance de force majeure*, l'exploitation d'une partie des lignes venait d'être *suspendue* plus de cinq jours consécutifs, le paiement, au Gouvernement Impérial, du minimum garanti sera aussi *suspendu* pour cette partie et ce, pendant toute la durée « de la suspension de l'exploitation ».



Cette phrase est suivie de l'alinéa 6 controversé.

« Dans le cas où, par suite des circonstances *susénoncées*, la part  
« des recettes revenant au Gouvernement Impérial viendrait à baisser  
« au-dessous de 1,500 francs par kilomètre, la Compagnie n'en sera pas  
« moins tenue de verser, par chaque kilomètre du réseau entier, les  
« susdits 1,500 francs garantis comme ci-haut, mais elle se rembour-  
« sera de toute différence sur les excédents de la part de recettes re-  
« venant au Gouvernement Impérial pour l'année ou les années sui-  
« vantes ».

Une partie des Arbitres est d'avis que tous les deux alinéas pré-  
voient *le même cas* de force majeure ; l'autre partie pense que les deux  
alinéas doivent s'entendre de *cas différents* de force majeure.

Les uns trouvent, en outre, que l'interruption survenue dans l'ex-  
ploitation (consistant en des entraves apportées d'ordre du Gouverne-  
ment, au passage des marchandises en territoire bulgare) constitue le  
cas prévu de force majeure ; les autres ne l'admettent pas.

MM. Fehmi Pacha et Vahan Effendi se prononcent comme suit.

« En ne tenant compte des cas de force majeure qu'autant qu'ils  
« se traduiraient par le fait apparent d'une suspension de l'exploita-  
« tion pendant plus de cinq jours consécutifs, les Parties ont voulu évi-  
« demment prévenir la difficulté qu'il y aurait à rechercher si l'insuffi-  
« sance des recettes venant à se produire au cours d'un exercice, de-  
« vrait être attribuée à des circonstances de force majeure ou à d'au-  
« tres causes ».

« Dans l'hypothèse du paragraphe 5, savoir la suspension de l'ex-  
« ploitation, les circonstances de force majeure ne peuvent produire  
« que deux résultats : ou bien la part de recettes afférente au Gou-  
« vernement Impérial atteint le chiffre du minimum garanti, ou bien  
« elle reste inférieure à ce chiffre ».

« Le premier cas ne pouvant donner lieu à aucune contestation,  
« la Convention n'avait pas à s'en occuper ».

« Mais il y avait lieu, au contraire, de prévoir et de régler le  
« cas où la suspension de l'exploitation, pour cause de force majeure,  
« aurait abaissé la part de recettes revenant au Gouvernement au-des-  
« sous de 1,500 francs par kilomètre ».

« C'est là précisément l'objet du paragraphe 6 de l'Article précité,

« qui oblige la Compagnie, à payer dans ce cas aussi, le minimum garanti, mais l'autorise, pour ce cas seulement, à se rembourser du déficit sur les excédents des exercices ultérieurs ».

« Ce 6<sup>me</sup> paragraphe—complément essentiel du 5<sup>me</sup>— a été nécessaire par la nature même de cette Convention d'emprunt, puisqu'il fallait garantir les 1,500 francs par kilomètre et par an destiné au service de l'emprunt ».

« Il résulte de tout ce qui précède que le paragraphe 6 de l'Article 4, lié d'ailleurs au paragraphe 5 par les mots *circonstances sus-énoncées*, se rapporte à la même hypothèse, savoir celle où l'exploitation d'une partie de lignes est suspendue plus de cinq jours consécutifs, ce qui n'a pas eu lieu en fait dans l'année 1887 ».

Par contre, MM. Brunet et Jacobs conçoivent autrement les relations existant entre les alinéas 5 et 6, et admettent, par conséquent, le cas de force majeure réservé dans le Contrat. Ils argumentent comme suit.

« Ces deux paragraphes sont inconciliables, puisque l'un prévoit la suspension de la garantie du minimum, tandis que l'autre suppose son fonctionnement, sans interruption, sauf recouvrement sur les exercices ultérieurs ».

« Ils prévoient donc deux conséquences différentes résultant de circonstances de force majeure » ;

« A—suspension de l'exploitation sur une partie du réseau pendant cinq jours au moins » ;

« B—suspension d'une durée moindre et toutes autres conséquences nuisibles pouvant résulter de circonstances de force majeure non définies, laissées à l'appréciation du juge ».

« L'interprétation contraire conduirait à décider que, si une portion notable du réseau cessait d'être exploitable par cas fortuit pendant une partie notable de l'année, la Compagnie devrait, néanmoins, faire l'avance de la redevance entière de 1,500 francs par kilomètre ».

« En vain l'on objecte que cette redevance doit fournir au Gou-

« vernement le moyen de faire le service de l'emprunt de 23 millions  
« de francs. Cela n'est pas absolument exact, les arrérages de l'emprunt  
« dépassant, d'une centaine de mille francs environ, le produit du mi-  
« nimum, et cette considération financière n'est pas d'une nature à faire  
« adopter une interprétation peu équitable de l'Article 3 ».

« En fait, les mesures prises par le Gouvernement Impérial à la  
« frontière de la Roumélie Orientale, sont incontestablement un cas  
« de force majeure—le fait du prince—et leur influence nuisible sur les  
« recettes est indéniable : mais il n'est pas établi que la différence en-  
« tre leur montant et le minimum est exclusivement imputable à cette  
« cause ; l'on peut, *ex aequo et bono*, en évaluer l'influence à 300,000  
« francs ».

Par ces motifs, ces deux Arbitres sont d'avis qu'il convient de  
rectifier [le compte de 1887, en ce sens que le chiffre de 300,000  
francs sera substitué au chiffre de 1,098,650 francs 33cs au débit  
dudit compte.

Je dois reconnaître que la relation qui existe entre les deux  
alinéas dont il s'agit, ne laisse pas d'être douteuse. Toutefois, l'in-  
terprétation des Arbitres Ottomans me paraît être plus simple et plus  
naturelle. L'alinéa 6, en parlant de circonstances de force majeure  
*susénoncées*, doit grammaticalement s'entendre des *mêmes* cas dont parle  
l'alinéa 5. Le paragraphe suivant ne fait que déterminer le mode  
de la «suspension», en disposant que le déficit éventuel ne sera point  
immédiatement déduit de la rente minima de 1,500 francs. Le Gou-  
vernement tenait à ce que la rente réduite de 8,000 à 1,500 francs  
lui fût au moins intégralement garantie, déjà pour ce motif qu'elle  
est destinée à servir au remboursement de l'avance de 23,000,000  
francs au moyen d'annuités de 1,840,000 francs, service auquel elle  
suffit en effet, à 86,500 francs près.

Ce n'est donc point par une réduction de la rente minima ga-  
rantie, mais au moyen de retenues à faire sur les excédents ulté-  
rieurs de la rente kilométrique de 1,500 francs, que le déficit de  
l'année sera couvert.

Il me paraît également improbable que l'interprétation d'après  
laquelle l'alinéa 5 ne traiterait que d'interruptions de service de *plus*

de 5 jours consécutifs, tandis que l'alinéa 6 aurait en vue des interruptions de *moins* de 5 jours et d'autres « entraves » au trafic, soit exacte ; car, en limitant strictement les réductions réservées aux cas *d'une interruption qui a duré plus de 5 jours consécutifs*, on a, évidemment de propos délibéré, voulu couper court aux nombreuses réclamations qui, autrement, se seraient inévitablement produites, par suite d'endormagements de la voie, de tempêtes de neige, d'inondations, de rencontres de trains et de bien d'autres événements fortuits, tels qu'il s'en produit chaque année en toute exploitation de Chemin de fer. C'est donc, à mon sens, aller à l'encontre du véritable but visé par l'alinéa 6, que de l'étendre à tous les cas de force majeure et « entraves » possibles. C'est en se plaçant au même point de vue qu'il convient de trancher la question de savoir s'il s'agit, effectivement, dans le différend actuel, d'un cas de force majeure prévu par le Contrat.

Des débats, il résulte les faits suivants.

Le Gouvernement appréhendant, dans le courant de l'année 1887, que des invasions à main armée venant de la Roumélie Orientale, ne se produisent, a voulu empêcher que le matériel roulant du Chemin de fer y fût retenu et utilisé à des transports militaires. C'est pourquoi, il a d'abord exigé le transbordement de toutes les marchandises à la frontière ; puis, il a interdit l'entrée, dans ladite Province, du matériel roulant de la Compagnie, tant que celui qui y était entré antérieurement n'en fût sorti. La durée de ces restrictions ne résulte pas des débats. On voit par le compte rendu de la Compagnie (EII) que le transport des marchandises de la Roumélie Orientale s'est abaissé de 4,209 tonnes en Juin à 2,056 tonnes en Juillet, ce qui fait présumer que c'est au mois de Juillet que ces obstacles sont survenus. Mais, au mois de Juin 1885, une diminution des transports de plus de 2,000 tonnes s'est produite également. Dans tous les cas, il résulte du dit compte-rendu que, pendant toute l'année, le transport des marchandises s'est maintenu à un niveau assez égal, quoique, en somme, le trafic ait diminué, probablement à la suite de mauvaises récoltes.

Dans de pareilles diminutions de transports, je ne saurais reconnaître *cette interruption* de l'exploitation dont parle l'alinéa 5 (de l'Article 4) de la Convention. Des entraves partielles au trafic et à la

libre circulation du matériel roulant peuvent surgir par des raisons multiples, à la suite d'une épidémie, de troubles politiques, d'insuffisance de moyens de transport, etc.

Si, nonobstant de telles restrictions, le trafic continue, on ne saurait qualifier cet état de choses *d'interruption* dans l'exploitation du Chemin de fer. Le but visé par cette clause du Contrat serait manqué et chaque année de nouvelles réclamations, difficiles à apprécier, se reproduiraient, si on ne s'en tenait pas strictement au cas de force majeure, tel qu'il est prévu par l'alinéa 5.

Il est à croire que MM. Brunet et Jacobs ont également voulu tenir compte tacitement de cette considération, en réduisant tout simplement à 300,000 francs la réclamation de plus d'un million.

Je me rallie, dès lors, aux conclusions des Arbitres Ottomans, savoir :

que la Compagnie des Chemins de fer Orientaux doit supporter le déficit entre la part de recettes revenant au Gouvernement Ottoman dans l'exploitation de l'exercice 1887 et le minimum garanti par elle de 1,500 francs par kilomètre, sans avoir, de ce chef, aucune somme à porter au débit du Gouvernement Impérial.

## F.

# DIFFÉREND CONCERNANT LE CALCUL

## DES INTÉRÊTS DE DEUX CHEFS DE DEMANDE.

Messieurs les Arbitres, dans la séance de Tribunal Arbitral du 2 Juillet 1888, sont tombés d'accord sur quelques questions litigieuses concernant les intérêts demandés dans les différentes réclamations et contre réclamations des Parties, questions qui furent réservées à une délibération portant sur toutes les demandes à la fois.

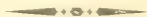
Ils sont convenus de débouter les deux Parties de leurs demandes d'intérêts, pour la période précédant le dépôt des conclusions devant le Tribunal Arbitral, à l'exception, toutefois :

1<sup>o</sup>—les intérêts réclamés pour le Fonds de Garantie, question qui a été traitée en détail plus haut, sub N<sup>o</sup> A ;

2<sup>o</sup>—l'une réclamation d'intérêts pour une somme que le Gouvernement — ainsi qu'il est reconnu — doit à la Compagnie, à cause des relations qui s'établirent dans le temps, entre les Parties, au sujet de la ligne de Bosnie ;

3<sup>o</sup>—des intérêts d'une créance de la Compagnie provenant de travaux exécutés pour la ligne inachevée de Yamboli à Choumla.

Sur ces deux dernières questions, une divergence d'opinion s'est établie entre les Arbitres, ce qui rend une Décision Surarbitrale nécessaire. Ces deux points ayant été réunis fortuitement dans une même délibération, exigent pourtant des Décisions indépendantes, vu qu'il n'existe aucune comexité entre eux.



## Question 1

concernant les intérêts réclamés par la Compagnie, à cause de sa créance provenant de la ligne de Bosnie.

La Compagnie d'exploitation a une réclamation, reconnue par le Gouvernement Impérial, qui consiste dans le remboursement d'une somme de 936,858 francs, et qui provient du matériel cédé et de l'exploitation antérieure de la ligne de Bosnie. Dans une Lettre du Ministre des Travaux Publics, du 25 Février 1878, il a été reconnu, en principe, que la Compagnie a droit aux intérêts de cette créance restée en souffrance, intérêts dont le taux légal d'alors était de 12 % l'an.

Les Arbitres Ottomans sont d'avis que lesdits intérêts doivent continuer à courir, à partir du jour de cette reconnaissance ministérielle, sans qu'ils soient atteints par la nouvelle Loi de 1887, qui interdit que les intérêts dépassent le montant du capital. Les Arbitres Ottomans n'attribuent pas d'autre effet à cette Loi que celui d'arrêter le cours des intérêts, dans le cas où ils auraient déjà atteint, le jour du jugement, le montant du capital.

MM. Brunet et Jacobs, par contre, développent ici leur opinion, déjà mentionnée plus haut, sur l'effet rétroactif de cette Loi, en raisonnant comme suit.

« La disposition de la Loi de 1887, est une disposition d'ordre public, protectrice des débiteurs, comme le sont et l'ont été, dans tous les pays où l'usure était interdite, les dispositions qui défendent aux Parties de convenir d'un intérêt supérieur à la limite légale.

« Il importe peu que la limite porte sur la réclamation annuelle du créancier ou sur l'ensemble de ses réclamations ; dans l'un comme dans l'autre cas, la Loi ne substitue sa volonté à celle des contractants que dans un intérêt d'ordre public : à ce titre, elle a un effet rétroactif réglant le sort de tous les intérêts non encore payés à la date de la Loi ».

En conséquence, ils adjugent, à titre d'intérêts arriérés, 936,858 francs, c'est-à-dire une somme s'élevant au montant du capital.

J'ai développé plus haut les raisons pour lesquelles on ne saurait attribuer à cette Loi un effet rétroactif détruisant les droits déjà acquis. L'interprétation acceptée par les Arbitres Ottomans est conforme à l'esprit évident de la Loi et donne même, dans le cas actuel, un résultat plus favorable à la Compagnie que celles des Arbitres de cette dernière. D'accord donc avec les Arbitres Ottomans, je me prononce dans le sens suivant :

que les intérêts, à raison de 12% l'an, alloués à la Compagnie depuis le 6 Février 1878, sur une somme totale de 936,858 francs, 68cs, représentant le déficit de l'exploitation et la valeur du matériel de la ligne de Bosnie, doivent courir jusqu'à la promulgation de la Loi du 3 Avril 1887, et, comme leur montant dépasse celui du principal, ils doivent être arrêtés à la date de ladite Loi.

## Question 2

concernant la demande d'intérêts de la Compagnie d'exploitation provenant des travaux commencés sur la ligne Yambouk-Choumla.

En conformité des Conventions antérieures, la Compagnie s'était chargée de la construction de cette ligne, moyennant des paiements à faire par le Gouvernement. Il fut convenu que la construction se ferait par section, et que le Gouvernement effectuerait les versements sur présentation l'État de quinzaine.

Mais, le Gouvernement n'a soldé que le premier compte présenté, et encore ce paiement a-t-il été effectué en retard. Les autres versements s'échelonnèrent par intermittences, quoique la Compagnie eût continué, pendant un certain temps, d'adresser, tous les quinze jours, des interpellations au Ministère Impérial. La construction a finalement été suspendue, de même que les paiements promis par le Gouvernement.

Ces travaux qui n'ont abouti à aucun résultat, ont motivé une réclamation de la Compagnie, reconnue par le Gouvernement, et qui s'élevait à 3,380,570 francs 01c. Mais, la Compagnie réclame, en outre, les intérêts à 12% l'an de cette somme, à partir du jour des



échéances respectives, en prétendant que les interpellations adressées au Gouvernement—et dont il lui aurait été délivré chaque fois un reçu—doivent remplacer une mise en demeure formelle.

MM. Brunet et Jacobs partagent cette manière de voir en disant.

« On ne peut admettre que le Gouvernement Impérial, ainsi mis « en demeure, de quinzaine en quinzaine, par treize lettres successives, « se soit renfermé dans un silence absolu avec l'arrière-pensée de se « prévaloir de la non intervention d'un officier public, pour refuser « de payer des intérêts sur des créances reconnues et vérifiées, alors « qu'il en réclame pour l'entièreté du Fonds de Garantie avec une « grande rigueur ».

« Le Gouvernement saurait d'autant moins contester, aux lettres « dont il s'agit, un caractère différent de mise en demeure, que la « Compagnie l'a averti, par lettre du 16 Décembre 1874, qu'elle pro- « cérait ainsi pour se conformer aux exigences du Gouvernement lui- « même et pour faire courir les intérêts de ses créances, et le Gou- « vernement, dans son accusé de réception de la lettre du 16 Dé- « cembre, n'a pas déclaré que le mode de procéder lui paraît insuf- « fisant ».

Ils adjugent donc à la Compagnie les intérêts réclamés.

MM. Fehmi Pacha et Vahan Effendi rejettent purement et simplement cette demande, en se basant sur les arguments suivants.

La Convention du 18 Mai 1872, concernant la construction de la ligne en question, ne contient aucune stipulation d'intérêts en faveur de la Compagnie.

D'après la disposition rigoureuse de l'Article 92 de l'Appendice au Code de Commerce, le cours des intérêts moratoires dépend absolument d'un protêt ou d'un autre acte formel et officiel. La Loi ne fait pas exception, quand il s'agit des rapports entre le Gouvernement et les particuliers.

La prétendue lettre de la Compagnie, en date du 16 Décembre 1874, et les interpellations par lettres—postérieurement adressées au Gouvernement—ne sont pas de nature à remplacer l'absence d'une mise en demeure régulière. La Compagnie, concluent-ils, n'a donc pas droit.

pas plus dans le cas actuel que dans d'autres, aux intérêts moratoires et doit être déboutée de sa demande.

Je regrette de devoir me ranger à cette dernière opinion plus rigoureuse. La Législation Ottomane a, pour de bonnes raisons, fait dépendre le cours de intérêts moratoires, dont le taux est très élevé (12 %), de l'accomplissement de conditions rigoureusement formelles, lesquelles n'ont pas été observées dans le cas actuel. La Compagnie aurait dû — après l'abandon des travaux — signifier au Gouvernement un protêt par l'entremise de l'Autorité Consulaire.

L'Article 92 de l'Appendice au Code de Commerce, plusieurs fois mentionné, dispose catégoriquement.

« Le débiteur est mis en demeure par une sommation, un protêt ou un autre acte *officiel* équivalent. »

Les traductions françaises du texte ture insérées dans les journaux, omettent, il est vrai, ce mot « *officiel* », omission qui peut facilement provoquer des malentendus. Mais, dans le texte ture, ce mot se trouve incontestablement.

On ne peut certes pas en vouloir à la Compagnie d'avoir hésité à user d'une pareille procédure envers le Gouvernement Impérial ; elle a choisi une voie aussi convenable que correcte en notifiant au Gouvernement, par la lettre du 16 Décembre 1874 (Annexe FII), qu'elle désirait être dispensée de cette pénible nécessité. Elle pouvait s'attendre à une réponse, qui — comme dans le cas de la ligne de Bosnie — lui aurait servi de reconnaissance de son droit aux intérêts et lui aurait ainsi fourni un titre à sa réclamation. Elle a également agi convenablement en se bornant à envoyer, tous les quinze jours et pendant six mois, de simples lettres d'interpellation, au lieu de signifier 13 fois des protêts.

Toutefois, cette lettre responsive attendue et reconnaissant l'obligation du Gouvernement à payer les intérêts, ne fut jamais adressée à la Compagnie, et les mandataires du Gouvernement ont assuré, à plusieurs reprises, que la susdite lettre du 16 Décembre 1874, n'est point parvenue au Ministère et qu'elle reste introuvable, malgré toutes les recherches. Pour ce qui concerne les « *regus* » que la Compagnie s'est fait donner pour différentes lettres, ils n'ont que la signification

de « récépissés » ordinaires, constatant la remise d'une pièce, et ne servant point à en reconnaître le contenu. Aussi, l'Article 92 précité a-t-il toujours été appliqué dans toute sa rigueur par le Tribunal Arbitral à toutes les réclamations.

Je me rallie, par conséquent, à l'avis de MM. Fehmi Paşa et Vahan Effendi.

« La demande de la Compagnie des Chemins de fer Orientaux en « paiement d'intérêts de retard sur l'indemnité qu'elle a à réclamer de « la construction interrompue de la ligne Yamboli-Choumla, doit être re- « jetée, sous réserve du droit, à elle reconnu par le Tribunal Arbitral, « à un intérêt de 9 %<sub>0</sub>, à partir du 23 Avril 1888 jusqu'au paiement ».

J'ai rendu cette Sentence comme ci-dessus, en âme et conscience et après avoir pris les meilleurs conseils : je l'ai signée et je l'ai légalisée du sceau du Tribunal Suprême Administratif de Prusse.

Berlin, le 25 Février 1889.

*Signé :* Professeur Dr RUDOLF VON GNEIST.

*Conseiller de Justice Intime Actuel.*

*Membre du Conseil d'Etat et du*

*Tribunal Suprême Administratif.*

L. S.

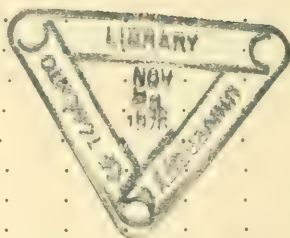
Je certifie que le Jugement Surarbitral ci-dessus a été délivré et communiqué aujourd'hui, le 25 Février 1889, aux Délégués du Gouvernement Impérial Ottoman.

L'Ambassadeur de Turquie

*(Signé :)* A. TEVFIK.

# TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
Préambule. . . . .	3
Exposé historique . . . . .	7
A. Fonds de Garantie. . . . .	13
Question 1. . . . .	33
Questions 2 et 3. . . . .	37
Question 3 comexe. . . . .	52
Question 4. . . . .	54
Question 5. . . . .	56
B. Loyer. . . . .	58
Question 1. . . . .	68
Question 2. . . . .	72
Question 3. . . . .	74
C. Résiliation. . . . .	80
D. Dommages de guerre. . . . .	86
E. Exercice 1887. . . . .	92
F. Intérêts. . . . .	98
Question 1. . . . .	99
Question 2. . . . .	100







PLEASE DO NOT REMOVE  
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

---

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

---

K

Gneist, Rudolf von  
Sentence rendue a Berlin

G5717

S4

UTL AT DOWNSVIEW



D RANGE BAY SHLF POS ITEM C  
39 09 06 21 09 012 1